

RESEARCH OUTPUTS / RÉSULTATS DE RECHERCHE

Sur la route: officiels, marchands, pèlerins et paysans en déplacement du Ve au Xe siècle

Renard, Etienne

Published in:

Voyageurs, en route! Circonstances et objectifs de la mobilité des hommes au Moyen Âge, voies d'eau et de terre

Publication date:

2019

Document Version

le PDF de l'éditeur

[Link to publication](#)

Citation for published version (HARVARD):

Renard, E 2019, Sur la route: officiels, marchands, pèlerins et paysans en déplacement du Ve au Xe siècle. dans A Stuckens (ed.), *Voyageurs, en route! Circonstances et objectifs de la mobilité des hommes au Moyen Âge, voies d'eau et de terre: Publication à l'occasion de l'exposition organisée à la Maison du patrimoine médiéval mosan, avril-novembre 2019*. Cahiers de la MPMM, vol. 13, Bouvignes (Dinant), pp. 7-19.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

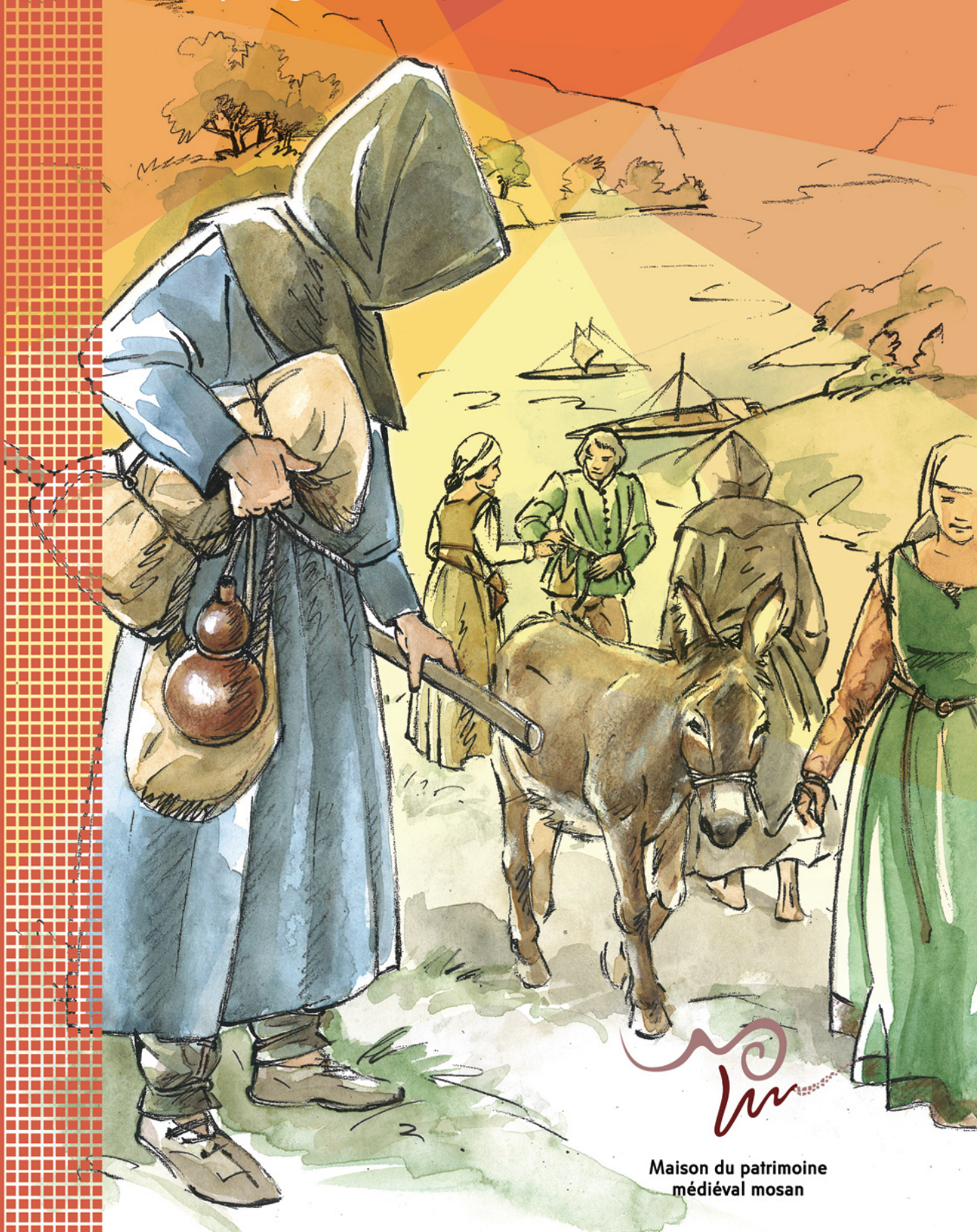
- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

VOYAGEURS, EN ROUTE!

Circonstances et objectifs de la mobilité des hommes au Moyen Âge, voies d'eau et de terre



Auteurs

H. Cambier, M.-H. Corbiau, J.-F. Nieux, É. Renard, P. Saint-Amand, N. Sghaïer, A. Stuckens,
M. Suttor, E. van Binnebeke, Cl.-M. Vandermensbrugghe, M. Verbeek

Direction de la MPMM

Cl.-M. Vandermensbrugghe

Coordination de la publication

A. Stuckens

Remerciements

Agence wallonne du Patrimoine – Akg-images – Archives départementales du Nord à Lille –
Archives générales du Royaume – Archives de l'État à Gand et à Namur – Bibliothèque municipale de Bruges –
Bibliothèque nationale de France – Bibliothèque royale de Belgique – Bildarchiv Foto Marburg –
British Library – Centre international du Vitrail/Chartres – Institut royal du Patrimoine artistique – Musée du
Petit Palais – Musées royaux d'Art et d'Histoire – Österreichische Nationalbibliothek – Presses universitaires
de Rennes – Réunion des musées nationaux/Grand Palais – Rheinisches Bildarchiv – Westtoer –
Université de Liège/Musée Wittert – Württembergische Landesbibliothek

A.-L. De Longueville, E. Embrechts, F. Lefebvre, G. Focant,
R. Gilles, E. Legrand, B. Melebeck, N. Mossakowska,
A. Questiaux, N. Taylor, J. Vandermensbrugghe, S. Van Parijs

Éditeur responsable

D. Van Basten

Infographie

Phi Média

Couverture

Illustration N. Mossakowska

4^e de couverture

Illustration N. Mossakowska

Le contenu et les illustrations n'engagent que leurs auteurs.
Tous droits réservés pour tous pays.

ISBN

978-2-9558576-2-5

La MPMM s'est efforcée de régler les droits relatifs aux illustrations
conformément aux prescriptions légales. Les détenteurs de droits qui,
malgré les recherches effectuées, n'auraient pu être retrouvés
sont priés de se faire connaître à l'éditeur.



Maison du patrimoine
médiéval mosan

Voyageurs, en route !

Circonstances et objectifs de la mobilité des hommes au Moyen Âge,
voies d'eau et de terre

Publication à l'occasion de l'exposition organisée à la Maison du patrimoine médiéval mosan
Avril – novembre 2019

Cahiers de la MPMM, n°13
Bouvignes-Dinant
2019

www.cahiersdelampmm.be



Denier d'argent frappé à Quentovic au nom de l'empereur Louis le Pieux (814-840). Au revers figure un navire marchand (BnF, département Monnaies, médailles et antiques, CAR-355 © BnF)

On ne s'étonnera pas, dans ces conditions, que la vitesse de déplacement des voyageurs sur les voies terrestres n'ait pas sensiblement diminué au cours du haut Moyen Âge par rapport à ce qu'elle était à l'époque romaine. Elle dépendait bien évidemment du relief et du climat, mais aussi du véhicule utilisé. Des étapes journalières moyennes d'une quarantaine de kilomètres (30 milles romains, soit 44,3 km) apparaissent comme normales pour un voyageur à cheval au IX^e siècle ; en montagne, elles se réduisaient d'un bon tiers – de 15 à 33 km dans les Alpes rhétiques, suivant la difficulté de la route⁸. Les déplacements de la cour et des armées, au charroi conséquent, se situaient plutôt dans une fourchette moyenne de 20 à 30 km/jour, mais pouvaient parfois monter à 60 km/jour, voire davantage⁹. Sur mer, il y a même eu amélioration des performances : il ressort des données disponibles que la durée des voyages en Méditerranée au IX^e siècle a diminué de moitié, car désormais on navigue nuit et jour, comme en Mer du Nord, au lieu de faire halte pour la nuit¹⁰. Ceci étant, la disparition du *cursus publicus* et de ses commodités a eu des conséquences négatives pour la vitesse de circulation des nouvelles. Si les courriers rapides maintenaient à l'époque carolingienne des vitesses moyennes de 50 à 75 km, de peu inférieures aux estimations couramment avancées pour la période romaine, ils étaient loin de pouvoir atteindre les *maxima* attestés pour les messagers impériaux, de l'ordre de 150 à 200 km/jour au bas mot¹¹.

IIII Qui voyageait et pour quels motifs ?

Tout le monde circulait, mais tout le monde ne voyageait pas. Laissons de côté, pour l'instant, les marchands : à l'époque qui nous intéresse ici, les voyages font partie intégrante de leur ADN. Quant aux membres de l'aristocratie laïque ou ecclésiastique, ils voyageaient pour les motifs les plus divers : pour les besoins de leur fonction (visites pastorales de l'évêque, plaids de justice itinérants, convocation d'un supérieur hiérarchique, etc.), pour participer aux campagnes militaires, pour administrer leurs possessions foncières, pour rendre visite à un parent malade, pour faire un pèlerinage ou – plus rarement – un voyage d'agrément...

Attardons-nous plutôt aux oubliés de l'histoire, paysans et artisans. L'immense majorité de la population était constituée de paysans dont l'horizon se limitait aux villages environnants. Du reste, il était en théorie interdit aux colons réputés libres¹² comme aux tenanciers de condition servile d'abandonner leur exploitation pour s'établir hors du domaine. Les déplacements à plus ou moins longue distance des paysans étaient pour l'essentiel contraints, qu'il s'agît de participer aux mouvements de l'armée comme fantassins ou conducteurs de charroi, ou bien d'effectuer des services de transport requis par leur seigneur ou la puissance publique. De tous ces déplacements, les services de transport au profit des seigneurs fonciers sont de loin les mieux documentés. Dans la seconde moitié du IX^e siècle, les tenanciers de plusieurs domaines de l'abbaye de Lobbes étaient ainsi amenés, pour certains, à participer aux vendanges dans les vignobles que possédaient les moines à Saint-Erme dans le Laonnois, pour d'autres, à fournir et conduire des chariots jusque-là et à en ramener les tonneaux de vin. Un voyage pénible pour les bœufs comme pour les hommes, notent les Miracles de saint Ursmer, par une route longue (plus de 100 km !) et difficile¹³. Les tenanciers du monastère de Prüm en Ardenne, autour de Libin, Transinne, Lesse et Anloy, étaient également tenus

8. McCORMICK 2001, p. 478-479.

9. McCORMICK 2001, p. 477 ; GRAVEL 2012, p. 89.

10. McCORMICK 2001, p. 491-500.

11. GRAVEL 2012, p. 89-92.

12. Colons : tenanciers dont la condition juridique personnelle était celle d'hommes libres (*liberi, ingenui*) et qui occupaient au sein d'un domaine une tenure (exploitation agricole dépendante) qualifiée de colonge ou manse, moyennant le versement d'une partie de leurs fruits et la prestation de services coutumiers.

13. *Polyptyque de Lobbes*, p. 9 (Saint-Erme, dép. Aisne, France) et *passim*. *Miracula S. Ursmeri Lobbiensis*, c. 23, p. 568.

de transporter des céréales deux fois par an, en mai et en décembre, jusqu'au siège de l'abbaye, dans l'Eifel ; ceux de Mabompré et Tavigny faisaient de même en mai et en novembre, mais devaient aussi se rendre en octobre à Remich, sur la Moselle, moyennant un peu de vin et de pain¹⁴.

Par ailleurs, en tant que paroissiens, les habitants de nombreux villages prenaient part à des processions liturgiques appelées « bancroix » qui les conduisaient annuellement, sous la direction du clergé local, jusqu'à un centre religieux déterminé, où ils remettaient en offrande du fromage, du pain ou un peu d'argent. Les plus anciennes attestations de ces processions dans nos régions concernent les abbayes de Saint-Hubert (2^e quart du IX^e siècle) et de Lobbes, Fosses et Nivelles (X^e siècle), mais on en trouvera plus tard à Hastière, Ciney ou Sclayn... C'est ainsi que, vers 1075, les habitants de Givet se rendaient encore chaque année, autour du 24 juin (Saint-Jean-Baptiste), à l'abbaye de Saint-Hubert, pourtant éloignée d'une bonne quarantaine de kilomètres¹⁵.

En dehors de ces prestations imposées, il arrive aussi que les paysans se déplacent au-delà du cercle étroit des villages environnants pour participer à un de ces marchés qui semblent se multiplier au IX^e siècle dans les bourgs et villages¹⁶, ou à la foire annuelle d'une abbaye point trop éloignée. Ces foires qui se tenaient lors de la fête du saint patron du lieu mêlaient commerce, festivités religieuses et réjouissances diverses. Elles constituaient une occasion de pèlerinage pour des paysans qu'on ne trouve qu'exceptionnellement parmi les pèlerins mentionnés par les sources carolingiennes et qui sans doute ne devaient guère se déplacer à plus de 20 km de leur résidence¹⁷.



Le peuple d'Israël en marche. Illustration du psaume 76 dans le Psautier de Stuttgart (scriptorium de Saint-Germain-des-Prés, vers 820-830. Württembergische Landesbibliothek, Cod.bibl.fol.23, f° 89v © Württembergische Landesbibliothek)

Paradoxalement, les déplacements des artisans sont pour cette époque plus mal connus encore. Les petits artisans locaux ne se distinguaient pas, sous ce rapport, des paysans. D'autres, aux talents appréciés des membres de l'élite, circulaient davantage, mais, bien souvent, ceux que les sources nous laissent entrevoir semblent se déplacer avant tout sur ordre de leur seigneur, tel cet orfèvre mis en apprentissage au monastère de Saint-Denis par l'abbé Loup de Ferrières ou ce peintre de l'Église de Cambrai « prêté » à l'abbaye de Fontenelle pour la décoration du nouveau réfectoire¹⁸.

14. *Polyptyque de Prüm*, c. XLV-XLVII, p. 201-214.

15. Sur les croix banales, voir entre autres VANRIE 1986 et DIERKENS 1986, p. 358-363. Et plus spécifiquement pour Saint-Hubert : DIERKENS 1990, p. 327 ; TADA 2003, p. 222-226 ; pour Lobbes : DIERKENS 1985, p. 123 et 150.

16. BRUAND 2002, p. 144-149.

17. BRUAND 2002, p. 131, 147-148.

18. BRUAND 2002, p. 131. Ferrières-en-Gâtinais, dép. Loiret, France ; Fontenelle : Saint-Wandrille-Rançon, dép. Seine-Maritime, France.

dix-sept pains, un agnelet, un porcelet, un muid de boisson, deux poulets, dix œufs, deux muids de grain pour les chevaux. »²³

L'Église adopta un système analogue pour ses propres agents, évêques en voyage mais aussi archidiacres en visite dans leurs paroisses. Un formulaire de la région de Saint-Gall et du lac de Constance en offre un témoignage pour la fin du IX^e siècle :

« Lettre à un délégué.

N par la grâce de Dieu évêque à N son vidame et fidèle, salut. Que ton zèle sache que G., évêque de *Nemetes* [Spire], en partance pour Rome, m'a demandé de l'héberger à Bohlingen pour le trois des ides de mai, c'est-à-dire le deuxième jour de la prochaine semaine. C'est pourquoi, veille avec le plus grand soin à ce que rien de nécessaire ne lui manque alors sur place, mais que toutes ces choses lui soient fournies en suffisance, à savoir : quatre mesures (*maldra*) de pain, une charrette (c'est-à-dire trente *situlae*) de bière, six mesures (*situlae*) de vin, quatre agneaux de lait, un cochon, une demi-portion de lard, un agneau, un porcelet, une oie, deux canes, quatre poulets, et aussi un poisson si tu le peux ; du bois pour le feu et un vase pour le service divin, un matelas de plumes et des oreillers pour le lit ; trois mesures (*maldra*) d'avoine battue et vannée pour la nourriture des chevaux, et du foin dans les prés et les champs : une gerbe pour chacun des chevaux de ses vassaux et de ses serviteurs. (...) »²⁴

De manière générale, même dépourvus de *tractoria*, les agents du pouvoir royal, tout comme les membres de la hiérarchie ecclésiastique, étaient en droit de demander l'hospitalité sur les terres d'Église. Évêchés, abbayes et chapitres disposaient bien souvent d'un office spécialement dévolu à cet accueil (*porta*)²⁵.

Les pèlerins et, parmi eux, plus particulièrement les clercs et les moines, constituaient une autre catégorie privilégiée de voyageurs. Certaines facilités leur étaient accordées, car églises et monastères considéraient de leur devoir de les héberger. Si les pèlerins de statut social élevé étaient accueillis à l'hôtellerie du monastère ou de la cathédrale, ceux d'un rang inférieur trouvaient place, d'ordinaire, dans des hospices nommés *xenodochia* spécifiquement dédiés à cette mission ou, faute de mieux, dans l'atrium d'une basilique²⁶.

Ces lieux d'hébergement méconnus jalonnaient les routes menant aux destinations les plus prestigieuses, en particulier Rome. Alors que certains *xenodochia* étaient adossés à un monastère, d'autres constituaient des établissements autonomes. Quelques-unes de ces fondations mieux documentées, notamment le *xenodochium* établi à Lyon par le roi Childebert I^{er} et la reine Ultrogothe dans les années 540²⁷, laissent entrevoir un lien structurel entre l'accueil des pèlerins et le soin des malades, ce qui se comprend d'autant mieux que nombre de pèlerins étaient des infirmes en quête de guérison²⁸. À Rome même existaient des hospices (*scholae*) destinés à accueillir les pèlerins d'une nationalité déterminée. Quatre sont attestés pour l'époque du couronnement de Charlemagne : les *scholae* des Francs, des [Anglo-]Saxons, des Frisons, des Lombards²⁹.

De coutume, le coût de cet hébergement était assumé par l'Église – le montant de l'offrande laissée par le voyageur était laissé à sa discrétion –, mais certains établissements un peu trop sollicités, situés sur des routes fréquentées, étaient tentés de faire payer la nourriture et les boissons³⁰.

23. *Capitulare missorum* de 818/819, c. 29 (*Capitularia regum Francorum*, I, n° 141, p. 291).

24. *Collectio Sangallensis Salomonis III tempore conscripta*, c. 34, p. 418. Spire/Speyer, Rhénanie-Palatinat, Allemagne. Bohlingen, Lkr. Konstanz, Baden-Württemberg, Allemagne. Date probable de l'original : 877.

25. LESNE 1943, p. 110-151 (p. 116-126 sur la *porta* des monastères) ; BRUAND 2002, p. 134-136.

26. BRUAND 2002, p. 133-137 ; IRSIGLER 2008 ; HEUCLIN 2011, p. 743. On rencontre aussi le terme *hospitale*.

27. Concile d'Orléans V [549], c. 15 ; GAUDEMET 1989, p. 310-311. Voir aussi BEAUJARD 2005, p. 397-400.

28. IRSIGLER 2008, p. 331-336 ; HEUCLIN 2011, p. 743-744.

29. CHÉLINI 1991, p. 341.

30. *Capitulaire de Ver* (a. 884), c. 13 (*Capitularia regum Francorum*, II, n° 287, p. 375). Voir BRUAND 2002, p. 137.

Les marchands ne pouvaient prétendre à pareil hébergement dans des maisons religieuses. Certains cherchaient toutefois à se faire passer pour des pèlerins afin, précisément, d'obtenir le gîte dans les monastères, ou d'éluider les taxes. Cette pratique apparemment répandue parmi les négociants anglo-saxons se rendant sur le continent semble même avoir nourri, au début des années 790, une crise diplomatique entre Charlemagne et le roi Offa de Mercie³¹ ! Pour le reste, tout dépendait des ressources de ces négociants et du mode de locomotion adopté. Le transport se faisait par route mais aussi et surtout, dès qu'il impliquait des marchandises volumineuses, par voie d'eau. En effet, comparé à l'itinéraire terrestre, le coût par unité du transport d'une cargaison par le fleuve était en moyenne huit fois moins élevé – et les taxes apparemment plus limitées³². On voit ainsi, à la fin du VI^e siècle, un marchand tourangeau acheter du vin à Orléans, puis le faire charger sur des barques et rentrer chez lui à cheval³³.



1



2

Enluminures figurant des bateaux extraites du Psautier de Stuttgart. Notez le bordage à clin, le mât à crosse (fig. 1), l'aviron de gouverne au safran compensé (fig. 2) (scriptorium de Saint-Germain-des-Prés, vers 820-830. Württembergische Landesbibliothek, Cod.bibl.fol.23, f^{os} 117v et 124 © Württembergische Landesbibliothek)

31. Lettre de Charlemagne à Offa, a. 796 : Alcuin, *Epistolae*, n° 100, p. 145.

32. LEBECQ 2011, p. 188-193.

33. Grégoire de Tours, *Libri historiarum decem*, VII, 46, p. 365.

Ceux optant pour la voie d'eau pouvaient passer la nuit sur leur bateau, tandis que les autres se logeaient, pour autant qu'on sache, dans des auberges (*tabernae*, *mansiones*) ou chez des collègues³⁴. Les moyens dont disposaient les négociants pour se loger sont à mettre en rapport avec la hiérarchie que l'on entrevoit en leur sein. Quoi de commun entre ces marchands juifs reliant la Francie à la Syrie ou à l'Égypte via l'Espagne et faisant commerce d'esclaves, de soieries ou d'épices, et le petit colporteur passant de village en village pour vendre du sel au détail dans les campagnes du royaume carolingien ?

En dépit de cette différence de traitement entre pèlerins et marchands, il ne faudrait pas les imaginer comme deux catégories étanches : tel marchand profite de son passage dans la ville de Brioude pour faire ses dévotions à saint Julien ; parmi les miraculés recensés à Maastricht en 828 figuraient des Bourguignons en qui on devine des marchands itinérants ; et les pèlerins – quand ils devaient prendre la mer, mais pas seulement – empruntaient régulièrement les navires marchands³⁵.

Tous les pèlerinages n'avaient pas le même pouvoir d'attraction et tous n'étaient pas non plus à la portée du fidèle de condition modeste. À Saint-Hubert, les pèlerins mentionnés dans le livre des Miracles rédigé vers le milieu du IX^e siècle ne semblent pas venir de bien loin : une quarantaine de kilomètres tout au plus³⁶. Mieux desservi par le réseau routier, Saint-Quentin, qui abrite les reliques du saint éponyme, attire majoritairement des pèlerins demeurant dans un rayon de 40 km, mais reçoit aussi la visite d'individus venus de Sens, de Nivelles ou d'Aix-la-Chapelle³⁷.

Se rendre en pèlerinage dans la Ville éternelle, en revanche, nécessite bien plus de temps et/ou d'argent. Et que dire de Jérusalem, vers laquelle les pèlerins occidentaux convergent de nouveau à partir de la fin du VIII^e siècle et tout au long du IX^e ? Sans retrouver, certes, les niveaux du IV^e siècle³⁸, ce succès d'une destination encore considérée comme quasi inaccessible dans les années 750 plaide en faveur du renouveau du voyage au long cours pour des individus qui n'étaient ni des ambassadeurs, ni des marchands juifs ou syriens. À l'évidence peu pressés, ces pèlerins partaient pour plusieurs années³⁹, alors que la traversée de Tarente à Alexandrie prenait, avec des vents favorables, une trentaine de jours – et deux à trois fois plus dans le cas contraire⁴⁰. De ces itinéraires méditerranéens témoignent aussi les transferts de reliques, de plus en plus nombreuses à provenir de Terre Sainte, d'Égypte ou de Mésopotamie à cette époque⁴¹.

IIII Quelle liberté de circulation ?

Les évêques ont très tôt eu le souci de contrôler le clergé de leur diocèse, à la fois pour prévenir les intrusions de prêtres étrangers qui s'établiraient sans autorisation dans une paroisse de leur juridiction, et éviter que leurs propres clercs n'abandonnent leur poste pour vagabonder ou exercer leur ministère dans un autre diocèse, éventuellement promu par un évêque en manque de candidats⁴². Tout déplacement d'un clerc hors des limites du diocèse nécessitait donc une autorisation préalable de son évêque⁴³.

34. BRUAND 2002, p. 133.

35. BRUAND 2002, p. 119, 123.

36. *Miracula S. Huberti Leodiensis*, I, 4, p. 820 : Uda, femme noble de Trotten (Boevange, Luxembourg).

37. *Miracula S. Quintini*, c. 15, 17, 32... Voir CABEZAS 2011, p. 59-62.

38. McCORMICK 2000, p. 305.

39. McCORMICK 2000, p. 301-302.

40. McCORMICK 2001, p. 489.

41. McCORMICK 2001, p. 283-318.

42. GODDING 2001, p. 104-105.

43. GODDING 2001, p. 262.

Ce dernier lui délivrait alors une lettre de recommandation, précisant le nom du bénéficiaire et le but ou le motif de son voyage. Parmi les plus anciennes lettres de recommandation, on en conserve une des années 630-650, rédigée au nom de l'évêque Didier de Cahors. Après une adresse générale à tous les évêques et abbés mais aussi aux comtes, à leurs auxiliaires et à tous les agents publics, il y prie les destinataires de recevoir « le porteur de cette lettre, le prêtre Antedius, ainsi que le serviteur qui l'accompagne dans son périple ». Et il précise : « Car ce n'est pas à la manière des gyrovagues⁴⁴, en invoquant de faux prétextes, qu'il voyage ; mais s'il se rend dans la province d'Espagne, c'est pour un motif raisonnable. Veillez donc à ce qu'il ne soit inquiété par personne et qu'il ne souffre aucune injustice, mais plutôt que, grâce à votre appui, il puisse repartir en sécurité. »⁴⁵ Au plus tard dans la seconde moitié du VII^e siècle, les moines eux aussi ne pouvaient espérer être reçus dans un monastère que s'ils produisaient une lettre de congé de leur abbé⁴⁶.

Le pouvoir royal et les élites ecclésiastiques de l'époque carolingienne paraissent avoir nourri une suspicion maladroite à l'égard des clercs *vagantes*, assimilés à des « fugitifs » ou perçus comme de potentiels déviants, mais également, avec l'adoption de la règle de saint Benoît comme norme, des moines gyrovagues⁴⁷. Les simples lettres de recommandation ne suffisaient plus. À la fin du règne de Charlemagne, on en vient à exiger la présence d'un sceau de validation et à adopter un système de codage recourant à l'alphabet grec (*litterae formatae*) afin de garantir l'authenticité des lettres dites dimissoires, autorisant un clerc à quitter son diocèse pour s'établir ailleurs⁴⁸.

Dans l'ensemble, les laïcs étaient manifestement plus libres de leurs mouvements. Ainsi, parmi les personnes miraculeusement guéries en 828 à Mulinheim (Seligenstadt, une vingtaine de kilomètres au sud-est de Francfort), figurent un mendiant infirme venu du Porcien, à la limite de l'Ardenne et de la Champagne, une fille sourde et muette de la région de Bourges, un aveugle originaire d'Aquitaine⁴⁹... Les autorités laïques et ecclésiastiques étaient cependant attentives aux allées et venues d'étrangers dans leurs cités : non pas tant ceux qui ne faisaient qu'y passer pour affaires que ceux qui s'y installaient à demeure et qui peut-être étaient des malfaiteurs ou des criminels en fuite...

Dès le VI^e siècle, les évêques se sont préoccupés de ces mendiants qui, apparemment, se déplaçaient en bandes d'une cité à l'autre⁵⁰. Mais c'est surtout à l'époque carolingienne que les souverains se sont efforcés de contrôler la circulation de leurs sujets. Idéalement, ceux-ci, en particulier les paysans, ne devaient pas quitter leur région d'origine pour s'établir dans une autre, même quand ce déplacement était motivé par un cas de force majeure, comme la famine ou les dévastations normandes⁵¹. Les Carolingiens n'avaient toutefois pas les moyens d'opérer ce contrôle avec l'efficacité d'un État moderne ou celle du Bas-Empire romain : il n'existait ni recensements généraux, ni papiers d'identité, et le système de collecte des informations comme les moyens de traiter ces dernières étaient trop déficients, même si le Palais intimait aux *missi* de dresser la liste des immigrants⁵².

44. Moine qui, n'étant attaché à aucun monastère, errait en mendiant de province en province, de monastère en monastère (TLF).

45. Didier de Cahors, *Epistolae*, II, 8, p. 207. Traduction : GODDING 2001, p. 263.

46. MORELLE 2009, p. 41.

47. MORELLE 2009, p. 41-43. Voir notamment *Capitularia regum Francorum*, I, n° 23 (a. 789), c. 1-2 et 14, p. 62.

48. MORELLE 2009, p. 48-49.

49. Eginhard, *Translatio et miracula SS. Marcellini et Petri*, I, 14, III, 5-6, p. 245, 249-250.

50. Concile de Tours II [567], c. 5 (*pauperes*) ; concile de Lyon III [583], c. 6 (*leprosi*) : GAUDEMET 1989, p. 354 et 448. Une préoccupation analogue se retrouve dans le capitulaire de Nimègue (mars 806) : *Capitularia regum Francorum*, I, n° 46, c. 9, p. 131.

51. *Capitulaire de Nimègue* (mars 806), c. 5 : *Capitularia regum Francorum*, I, n° 46, p. 131. Édit de Pitres (864), c. 31 : *ibid.*, II, n° 273, p. 310-328.

52. *Capitula per missos cognita facienda* (805-813), c. 4 : *Capitularia regum Francorum*, I, n° 67, p. 157.

Miracula S. Ursuari Lobiensis, in *Acta Sanctorum aprilis*, t. II, nouv. éd., Paris – Rome, 1866, p. 561-575.

Polyptyque de Lobbes, éd. J.-P. Devroey, *Le polyptyque et les listes de biens de l'abbaye Saint-Pierre de Lobbes (IX^e-XI^e siècles). Édition critique*, Bruxelles, 1986 (Publications de la Commission royale d'histoire. Series II in-8°).

Polyptyque de Prüm, éd. I. Schwab, *Das Prümer Urbar*, Düsseldorf, 1983 (Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde, XX : Rheinische Urbare, 5).

• Travaux

BEAUJARD 2005 : BEAUJARD B., « Le *xenodochium* en Gaule au VI^e siècle », dans CROGIEZ-PÉTREQUIN S. (éd.), *Dieu(x) et hommes. Histoire et iconographie des sociétés païennes et chrétiennes de l'Antiquité à nos jours. Mélanges en l'honneur de Françoise Thelamon*, [Mont-Saint-Aignan], 2005, p. 397-407 (Publications des Universités de Rouen et du Havre, 379).

BRUAND 2002 : BRUAND O., *Voyageurs et marchandises aux temps carolingiens : les réseaux de communication entre Loire et Meuse aux VIII^e et IX^e siècles*, Bruxelles, 2002 (Bibliothèque du Moyen Âge, 20).

CABEZAS 2011 : CABEZAS H. (éd.), *Aux origines de Saint-Quentin : de la tradition littéraire à la réalité archéologique*, Saint-Quentin, 2011.

CHÉLINI 1991 : CHÉLINI J., *L'aube du Moyen Âge. Naissance de la chrétienté occidentale : la vie religieuse des laïcs dans l'Europe carolingienne (750-900)*, Paris, 1991.

CHEVALLIER 1997 : CHEVALLIER R., *Les voies romaines*, Paris, 1997.

CORBIAU 2011 : CORBIAU M.-H., « Les relais : un équipement routier au service de l'économie en Gaule septentrionale », dans BEDON R. (dir.), *Macella, Tabernae, Portus. Les structures matérielles de l'économie en Gaule romaine et dans les régions voisines*, Limoges, 2011, p. 95-119 (coll. Caesarodunum, 43-44).

CORBIAU 2010 : CORBIAU M.-H. et YANTE J.-M., « Le réseau routier antique : adaptation, survie, déclassement au Moyen Âge. L'exemple d'itinéraires entre Arlon et la Meuse », dans YANTE J.-M. et BULTOT-VERLEYSSEN A.-M. (éd.), *Autour du « village ». Établissements humains, finages et communautés rurales entre Seine et Rhin (IV^e-XIII^e siècles). Actes du colloque international de Louvain-la-Neuve, 16-17 mai 2003*, Louvain-la-Neuve, 2010, p. 199-217 (Publications de l'Institut d'études médiévales de l'Université catholique de Louvain. Textes, études, congrès, 25).

DE CRAECKER-DUSSART 1974 : DE CRAECKER-DUSSART Ch., « L'évolution du sauf-conduit dans les principautés de la Basse Lotharingie, du VIII^e au XIV^e siècle », dans *Le Moyen Âge*, 80, 1974, p. 185-243.

DEPREUX 1997 : DEPREUX Ph., *Prosopographie de l'entourage de Louis le Pieux (781-840)*, Sigmaringen, 1997.

DIERKENS 1985 : DIERKENS A., *Abbayes et chapitres entre Sambre et Meuse (VII^e-XI^e siècles). Contribution à l'histoire religieuse des campagnes du haut Moyen Âge*, Sigmaringen, 1985 (Beihefte der Francia, 14).

DIERKENS 1986 : DIERKENS A., « La création des doyennés et des archidiaconés dans l'ancien diocèse de Liège (début du X^e siècle ?) », dans *Le Moyen Âge*, 92, 1986, p. 345-365.

DIERKENS 1990 : DIERKENS A., « La christianisation des campagnes de l'Empire de Louis le Pieux. L'exemple du diocèse de Liège sous l'épiscopat de Walcaud (c. 809 – c. 831) », dans GODMAN P. et COLLINS R. (éd.), *Charlemagne's heir. New perspectives on the reign of Louis the Pious (814-840)*, Oxford, 1990, p. 309-329.

DI PAOLA 2016 : DI PAOLA L., « Il cursus publicus in età tardoantica: storia di un servizio di stato tra conservazione e mutamento », dans *Antiquité tardive*, 24, 2016, p. 57-80.

DUTTON 2018 : DUTTON P. E., « The identification of persons in Frankish Europe », dans *Early medieval Europe*, 26, 2018, p. 135-173.

GANSHOF 1928 : GANSHOF F.-L., « La *tractoria*. Contribution à l'étude des origines du droit de gîte », dans *Tijdschrift voor rechtsgeschiedenis*, 8, 1928, p. 69-91.

GODDING 2001 : GODDING R., *Prêtres en Gaule mérovingienne*, Bruxelles, 2001 (Subsidia hagiographica, 82).

GRAVEL 2012 : GRAVEL M., *Distances, rencontres, communications : réaliser l'Empire sous Charlemagne et Louis le Pieux*, Turnhout, 2012.

HEUCLIN 2011 : HEUCLIN J., « Des routes et des hommes en Gaule durant le haut Moyen Âge », dans *Revue du Nord*, t. 93, 2011, p. 735-748.

IRSIGLER 2008 : IRSIGLER F., « *Matriculae, xenodochia, hospitalia* und Leprosenhäuser im Frühmittelalter », dans PAULY M. (éd.), *Institutions de l'assistance sociale en Lotharingie médiévale. Einrichtungen der sozialen Sicherung im mittelalterlichen Lothringen. Actes des 13^{es} Journées Lotharingiennes, 12-15 octobre 2004*, Luxembourg, 2008, p. 323-339 (Publications de la Section historique de l'Institut Grand-Ducal de Luxembourg, 121 / Publications du Cludem, 19).

KUPPER 2015 : KUPPER J.-L., *Notger de Liège (972-1008)*, Bruxelles, 2015 (Mémoires de l'Académie royale de Belgique. Classe des Lettres. Collection in-8°, 4^e série, 11).

LEBECQ 2011 : LEBECQ S., *Hommes, mers et terres du Nord au début du Moyen Âge*, 2 t., Villeneuve d'Ascq, 2011.

LEMKE 2016 : LEMKE L., *Imperial transportation and communication from the third to the late fourth century : the golden age of the cursus publicus*, Bruxelles, 2016 (Collection Latomus, 353).

LESNE 1943 : LESNE É., *Histoire de la propriété ecclésiastique en France*, t. VI, Lille, 1943 (Mémoires et travaux publiés par les professeurs des Facultés catholiques de Lille, 53).

LEYERLE 2009 : LEYERLE B., « Mobility and the Traces of Empire », dans ROUSSEAU Ph. (éd.), *A companion to Late Antiquity*, Chichester, 2009, p. 110-123.

McCORMICK 2000 : McCORMICK M., « Les pèlerins occidentaux à Jérusalem, VIII^e-IX^e siècles », dans DIERKENS A. et SANSTERRE J.-M. (éd.), *Voyages et voyageurs à Byzance et en Occident du VI^e au XI^e siècles. Actes du colloque international organisé par la section d'histoire de l'Université libre de Bruxelles en collaboration avec le département d'histoire de l'Université de Liège (5-7 mai 1994)*, Genève, 2000, p. 289-306 (Bibliothèque de la Faculté de Philosophie et Lettres de l'Université de Liège, 278).

McCORMICK 2001 : McCORMICK M., *Origins of the European economy : communications and commerce, A.D. 300-900*, Cambridge, 2001.

MORELLE 2009 : MORELLE L., « Sur les "papiers" du voyageur au haut Moyen Âge : lettres de recommandation et lettres dimissoires en faveur des clercs », dans CURVEILLER S. (éd.), *Se déplacer du Moyen Âge à nos jours. Actes du sixième colloque européen de Calais (2006-2007)*, Calais, 2009, p. 34-50.

STOCLET 1999 : STOCLET A., *Immunes ab omni teloneo. Étude de diplomatique, de philologie et d'histoire sur l'exemption de tonlieux au haut Moyen Âge et spécialement sur la Praeceptio de navibus*, Bruxelles – Rome, 1999 (Bibliothèque de l'Institut historique belge de Rome, 45).

SZABÓ 1984 : SZABÓ T., « Antikes Erbe und karolingisch-ottonische Verkehrspolitik », dans FENSKE L., RÖSENER W. et ZOTZ T. (éd.), *Institutionen, Kultur und Gesellschaft. Festschrift für Josef Fleckenstein zu seinem 65. Geburtstag*, Sigmaringen, 1984, p. 125-145.

TADA 2003 : TADA S., « The creation of a religious centre : christianisation in the diocese of Liège in the Carolingian period », dans *The journal of ecclesiastical history*, 54, 2003, p. 209-227.

VANRIE 1963 : VANRIE A., « Les croix banales aux abbayes en Belgique au Moyen Âge », dans *Contributions à l'histoire économique et sociale*, t. II, 1963, p. 7-28.

ZANINI 2016 : ZANINI E., « I luoghi di sosta : funzioni, spazi, contesti », dans *Antiquité tardive*, 24, 2016, p. 81-90.

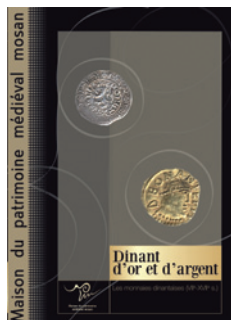
Table des matières

Sur les pas du voyageur par Claire-Marie Vandermensbrugge	5
Une mobilité aux motivations variées	
• Sur la route : officiels, marchands, pèlerins et paysans en déplacement du V ^e au X ^e siècle par Étienne Renard	7
• Circulations d'orfèvres dans la région rhéno-mosane aux XII ^e et XIII ^e siècles par Hélène Cambier	21
• Itinérances aristocratiques : sur les pas des comtes de Flandre-Namur autour de 1270 par Aurélie Stuckens	37
• « Et si nous l'envoyons en quelque mission pour nous... ». Mobilité de clercs princiers dans la seconde moitié du XIII ^e siècle par Aurélie Stuckens	57
• Les marchands dinantais et la Ligue hanséatique sur le marché anglais (XII ^e -XVI ^e siècles) par Marc Suttor	69
• Une armée en marche : itinéraires des contingents bourguignons de la Picardie et de l'Avesnois durant l'expédition de Philippe le Bon contre la ville de Dinant en 1466 par Pascal Saint-Amand	77
Au détour du chemin, trouver le vivre et le couvert	
• La route, les pauvres et le prince. L'hôpital rural de Grand-Vaux à Balâtre/Boignée : approche historique (XIII ^e -XVI ^e siècles) par Jean-François Nieu	91
Les objets, témoins tangibles de la circulation des hommes	
• Au-delà des Pyrénées. Autour de la circulation des biens d'Al Andalus vers les territoires francs (VIII ^e -XII ^e siècles) par Nissaf Sghaïer	111
• Lamp from walrus tusks and skull (14th century ?) Un luminaire en défenses et crâne de morse (14 ^e siècle ?) par Emile van Binnebeke	121
Voies de communication, moyens de transport	
• Les déplacements de personnes sur la Meuse par Marc Suttor	127
• Une charrette médiévale enlisée en bordure de la route, la <i>Via Mansuerisca</i> par Marie-Hélène Corbiau	139
• Dinant, chemin faisant... Les voies de communication à Dinant des origines à aujourd'hui par Marie-Hélène Corbiau, Pascal Saint-Amand et Marie Verbeek	149

Dans la même collection



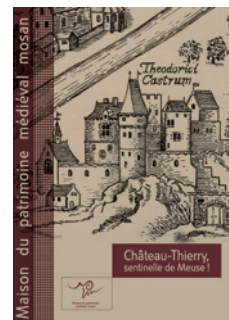
Cahiers de la MPMM n°1
Au cœur de la MPMM



Cahiers de la MPMM n°2
Dinant d'or et d'argent



Cahiers de la MPMM n°3
Vin blanc, vin clair, vin vermeil...



Cahiers de la MPMM n°4
Château-Thierry sentinelle de Meuse !



Cahiers de la MPMM n°5
La Meuse, les hommes



Cahiers de la MPMM n°6
Les hommes, la Meuse



Cahiers de la MPMM n°7
*L'or des dinandiers.
Fondeurs et batteurs mosans au Moyen Âge*



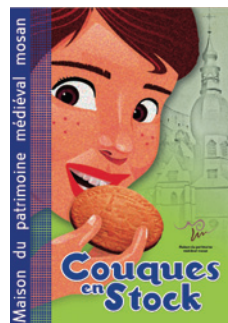
Cahiers de la MPMM n°8
D'art et de lait. Dinanderie liturgique mosane



Cahiers de la MPMM n°9
Né quelque part, hier et aujourd'hui



Cahiers de la MPMM n°10
Medieval fashion



Cahiers de la MPMM n°11
Couques en stock



Cahiers de la MPMM n°12
Quoi de neuf à Poilvache?

cahiersdelampmm.be

Ouvrage publié à l'occasion de l'exposition « Voyageurs, en route! » organisée à la Maison du patrimoine médiéval mosan, du 6 avril au 3 novembre 2019.

Avec le soutien de :



Mise en page : Phi Média | Imprimerie : Snel



Partir.

Dans un XXI^e siècle où les moyens de communication et de transport nous mettent en lien avec le bout du monde, où nous vivons et nous déplaçons « à cent à l'heure », il est facile d'oublier que de tout temps, les hommes et les femmes ont circulé.

L'homme médiéval n'échappe pas à la règle, même si l'emploi du mot « voyage » n'apparaît pas avant le XV^e siècle. De l'aristocrate au paysan, ils sont nombreux à parcourir des distances plus ou moins importantes, quotidiennement ou de façon exceptionnelle. Comme la société tout entière, le chemin réunit ceux qui travaillent, ceux qui prient et ceux qui combattent. Sur la route, se croisent l'artisan cherchant l'ouvrage, le pèlerin en quête de rédemption, le marchand et ses fournitures, le clerc se rendant à l'université, la religieuse et ses reliques ou encore le soldat convoqué à l'ost.

Les douze contributions de cette publication lèvent le voile sur différents aspects du voyage médiéval, des motivations de ceux qui l'entreprennent aux voies empruntées, aux lieux accueillant ces voyageurs durant leur périple et aux denrées, biens, savoirs et savoir-faire véhiculés durant ces pérégrinations.

Prêts pour le départ ? **En route, voyageurs !**



Avec le soutien de :

