

Foires, marchés et tonlieux au Moyen Age

A gauche: affiche du tonloyer (14^e siècle) pour l' « Ancien Brabant ».

Bruxelles, Archives Générales du Royaume, Chartes de Brabant.

A droite: représentation, figurée dans le Vieil Rentier d'Audenarde (± 1275), du tonlieu de transit sur l'Escaut au 13^e siècle, entre Avelgem et Gavere.

Bruxelles, Bibliothèque Royale, ms. 11.201-2, folio 12v^o.

© C.R.C.H., Louvain.

Le commerce du sel en Brabant au 13^e siècle.

En 1259, sur la vingtaine de villes que comptait le duché, une bonne douzaine (indiquées par ●) reconnut le monopole d'Anvers pour le commerce du sel dans la principauté; les autres villes, situées au Sud et à l'Est, (indiquées par ○), se procuraient sans doute leur sel depuis le pays mosan, par Léau.

En grisé, ce que l'on appelait au 13^e siècle l' « Ancien Brabant », c'est-à-dire les quartiers de Louvain et de Bruxelles.

De zouthandel in Brabant in de 13^e eeuw.

In 1259 erkende een vol dozijn steden (hier aangeduid met ●) op het twintigtal steden van het hertogdom, het monopolie van de zouthandel van de stad Antwerpen in het Vorstendom. De andere steden in het Zuiden en Oosten (hier aangeduid met ○) schaften zich zonder twijfel zout aan uit het Maasland via Zoutleeuw.

In het grijs is het gebied ingetekend dat men in de 13^e eeuw het « Oude Brabant » noemde, d.w.z. de kwartieren van Leuven en Brussel.

Cette illustration vous est offerte par les firmes dont les produits portent le timbre

Artis-Historia.

Reproduction et vente interdites.

S.V. **Artis-Historia**, S.C.
Rue Général Gratry, 19
1040 Bruxelles

offset lichtert

Jaarmarkten, markten en tollens in de middeleeuwen

144

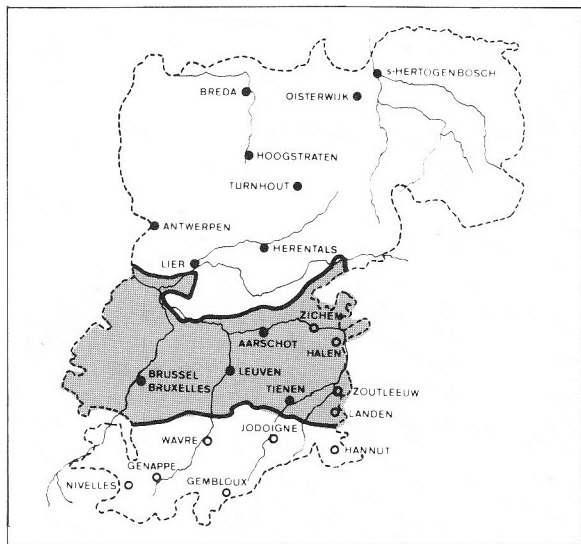
Links: toltarief uit de 14^e eeuw voor het « Oude Brabant ».

Brussel, Algemeen Rijksarchief, Oorkonden van Brabant.

Rechts: afbeelding uit het Vieil Rentier d'Audenarde (± 1275) van een tol op de Schelde in de 13^e eeuw, tussen Avelgem en Gavere.

Brussel, Koninklijke Bibliotheek, hs. 11.201-2, folio 12v^o.

© C.R.C.H., Louvain.



Deze illustratie wordt u aangeboden door de firma's wier produkten het

Artis-Historia zegel dragen.

Nadruk en verkoop verboden.

S.V. **Artis-Historia**, S.C.
Generaal Gratrystraat, 19
1040 Brussel

Foires et marchés au Moyen Age

144

Les tarifs de tonlieux

Documents prestigieux par excellence pour l'histoire économique de nos régions au Moyen Age, les tarifs de tonlieux encore conservés aujourd'hui sont toutefois assez rares: à quelques exceptions près, les plus anciens datent du 13^e siècle; nous n'en connaissons plus le texte que de cinq ou six pour tout le duché de Brabant, et un nombre équivalent pour le pays mosan.

Jusqu'à la fin de l'époque carolingienne la perception de tonlieux reste une prérogative royale. Avec la formation des principautés territoriales aux 10^e et 11^e siècles, elle fut accaparée, dans nos régions, par le comte de Flandre, le duc de Brabant, le comte de Namur, le prince-évêque de Liège; seuls, quelques rares hobereaux régionaux parvinrent à instaurer des tonlieux dans leurs propres terres.

C'est avec le développement des échanges commerciaux, la renaissance de l'acte écrit, la mise en ordre des droits princiers et seigneuriaux, les revendications des marchands, que l'on commença, le plus souvent au 13^e siècle, à rédiger de nombreux tarifs de tonlieux.

En principe, ceux-ci sont de deux types. Les tarifs de « tonlieux de marché », qui donnent le détail des impositions indirectes frappant les opérations commerciales effectuées sur un marché ou lors d'une foire en un lieu donné. Les tarifs de « tonlieux de transit », appelés aussi « winages », qui fournissent le barème des impositions indirectes pesant sur le passage de marchands et de marchandises à l'entrée d'un territoire dont on indi-

que souvent la superficie ou les limites (par exemple, la châtellenie de Couvin en principauté de Liège; l'« ancien Brabant » dans le duché du même nom; la prévôté de Bavai ou la terre de Chimay en Hainaut).

Ces documents énumèrent des denrées de toutes espèces ainsi que les moyens de transport utilisés, que ces marchandises traversent donc telle ou telle « circonscription » ou qu'elles soient venues en tel ou tel marché. C'est ainsi que l'on rencontre, dans ces textes: des matières brutes dans le domaine textile (laines étrangères ou indigènes, lin en fuseaux, etc.), dans celui du travail des métaux (fer, cuivre, étain, plomb); des produits finis (draps de laines de qualité et de couleur diverses, toiles de lin, objets en métal, etc.), des denrées alimentaires (grains et viandes, bétail sur pied, poissons de mer ou de rivière, vins locaux ou étrangers, etc.); sans compter des produits plus spécialisés, comme les plantes tinctoriales et les matières grasses pour la draperie, le chanvre, les cuirs et fourrures, les épices ou les fruits, les matériaux de construction et bien d'autres encore, dont, surtout, le sel.
G. Despy

L'affiche du tonloyer, document assez exceptionnel, est l'instrument de travail, sur parchemin, des tonloyers de Brabant au Moyen Age.

Cette pièce, affichée par les fonctionnaires, indiquait le barème des taxes à payer pour l'entrée des marchandises dans ce que l'on appelait l'« ancien Brabant », à savoir les « quartiers » de Louvain et de Bruxelles. D'autres tarifs étaient appliqués dans les autres « quartiers » du duché, le Brabant wallon, celui d'Anvers, celui de Bois-le-Duc.

Ainsi marchands et percepteurs du tonlieu de transit connaissent-ils le montant des redevances à payer selon la nature des denrées transportées et le type de véhicules utilisés.

Copie sur parchemin, du 14^e siècle, d'un tarif établi à la fin du 13^e siècle, pour l'« ancien Brabant ».
Bruxelles, Archives Générales du Royaume, Chartes de Brabant.

A côté du document, un dessin extrait du Vieil Rentier d'Audenarde, fol. 12 verso.

Foires et marchés au Moyen Age

144

Foires, marchés et routes

Depuis le 9^e siècle jusqu'aux environs de 1200, existaient dans nos régions de nombreuses foires annuelles et marchés hebdomadaires, dans de petits bourgs ruraux comme dans des agglomérations urbaines de plus ou moins grande importance.

On passa ainsi, avec une conjoncture économique favorable de 800 à 1300, d'échanges qui se situaient au niveau des relations entre villes et campagnes, à un commerce inter-régional, de dimension et d'extension sans cesse croissantes au cours des 11^e et 12^e siècles.

C'est au début du 13^e siècle que se met en place un réseau de foires régulières qui encadrent progressivement nos régions et leur permettent ainsi de s'insérer dans des circuits d'échanges avec l'Angleterre, les pays méditerranéens ou les villes de la mer Baltique. Vers 1200, en effet, des foires annuelles, jusque là régionales et étalées dans le temps, sont organisées en cycles réguliers qui vont pratiquement couvrir toute l'année, du début du printemps au début de l'hiver. Ce sera le cas, à l'Ouest, en Flandre, avec la succession chronologique dans l'année des foires d'Ypres, Bruges, Torhout, Lille et Messines; au Sud, en Champagne, avec le grand cycle des foires de Troyes, Provins, Bar-sur-Aube et Lagny; à l'Est, avec les foires rhénanes comme celles de Cologne (il y en avait une au printemps, en été et en automne) ou de Francfort.

Cette effervescence économique qui reposait sur l'importation de produits naturels (par exemple: laines d'Angleterre, métaux du Harz en Allemagne centrale; sel marin de côtes de la mer du Nord; et sel gemme venant des Vosges et du Jura) et l'exportation de produits finis (draps de laine fabriqués dans la plupart des villes de nos anciennes principautés; toiles de lin tis-

sées dans les campagnes et commercialisées par les marchands des villes; fabricats métalliques) a conduit à la mise en place d'un réseau routier dont l'histoire est encore mal connue.

Trop souvent, en effet, les spécialistes de l'histoire économique privilégient le trafic par voie d'eau. C'est oublier les difficultés de la navigation fluviale (gel en hiver, crues au printemps, basses eaux en été) qui rendaient souvent difficile la circulation de bateaux pendant de longues semaines tout au long de l'année. C'est oublier aussi que, dans l'état actuel de nos connaissances, la régulation des cours d'eau par la construction systématique d'écluses ne semble pas être antérieure au 13^e siècle.

Par contre, le trafic par voie terrestre se faisait sans grands obstacles, du printemps à l'automne: des recherches récentes ont mis l'accent sur l'importance de ces itinéraires routiers dès les 11^e et 12^e siècles, comme, par exemple, la route qui allait de Bruges à Cologne en passant par les villes flamandes et brabançonnaises et qui semble avoir été mise en place aux environs de 1150-1175. Autres preuves de la prépondérance relative, dès le 12^e siècle,

du trafic routier par rapport à la navigation fluviale: la construction de nombreux ponts permettant le franchissement permanent des cours d'eau; et le fait que beaucoup de villes médiévales de nos régions sont nées, non point tant comme étapes de batellerie le long des fleuves, mais à l'intersection des routes et de cours d'eau, là où ceux-ci commençaient à devenir navigables.

G. Despy

A lire:

G. Despy,
Les tarifs de tonlieux,
Turnhout, 1976.

(Typologie des sources du Moyen Age occidental,
n° 19).

N. Girard d'Albissin,
Les winages comtaux du Hainaut méridional,
dans **Mélanges M. Arnould-P. Ruelle**,
Bruxelles, 1981, pp. 183-208.

La foire,
Bruxelles, 1953.
(Recueils de la Société Jean Bodin,
t. 5).