

sions des bâtiments échappent complètement⁴⁴. Il serait hasardeux de proposer des fourchettes sur base des quantités déclarées car on ignore toujours si l'embarcation est optimalement utilisée et surtout si l'on n'a pas à faire - on y reviendra⁴⁵ - à des flottilles ou trains de bateaux menés par un même individu⁴⁶.

Deux cas de prise et rançonnement d'un batelier messin près de Thionville, en 1486, avec cargaison et chevaux de halage⁴⁷, confirment le recours à une technique de traction attestée dans la région dès le Bas-Empire⁴⁸. On ne sait par contre si le halage était exclusivement chevalin⁴⁹, s'il se pratiquait uniquement à la remontée et si certaines embarcations étaient munies d'une voile.

4. Conjoncture du trafic mosellan aux XV^e et XVI^e siècles

À partir de la mise en place de l'administration bourguignonne fin 1443, les receveurs princiers consignent chaque année au compte du domaine de Luxembourg les revenus des tonlieux de Remich et de Grevenmacher. Ces droits sont normalement affermés pour trois ans. La perception directe n'intervient qu'en l'absence de soumissionnaire ou d'offre jugée suffisante ainsi qu'en cas de renonciation du fermier. Cette belle série permet de suivre, présentement jusqu'à la fin du XVI^e siècle, l'évolution du trafic fluvial (graphique I). La pratique de l'affermage, la durée des

⁴⁴ À titre indicatif, voir *supra*, notes 39 et 42, des indications relatives aux embarcations de la Meuse moyenne. - Sur la Seine, MOLLAT a dénoncé "la médiocrité générale du tonnage des bateaux" à la fin du moyen âge. Si certains peuvent porter jusqu'à 200 tonneaux de vin, la plupart ont une capacité de transport réduite, descendant même à 20 et 10 tonneaux (Commerce, p. 299). Observation confirmée par SADOURNY pour la fin du XIV^e siècle: les embarcations les plus nombreuses jaugent alors entre 10 et 50 tonneaux (Transports, p. 237-238). Sur base du compte du péage de Meulan, BAUTIER et MOLLAT estiment que la charge utile est moins restreinte qu'on ne l'avait jusqu'alors pensé. Plus de la moitié des bateaux chargés de grain y accusent une portée de l'ordre de 55 tonnes-poids; la moitié des embarcations transportant du vin jaugent de 50 à 110 tonneaux (Trafic, p. 267-269). À Paris, dans la première moitié du XV^e siècle, le tonnage est très variable mais celui de 70 tonneaux semble le plus répandu (FOURQUIN, Batellerie, p. 710-716). - Sur le Rhône, au XV^e siècle, les plus gros bâtiments ne dépassent jamais 110 tonnes (DENEL, Navigation, p. 294). - Quelques indications sur les embarcations empruntant l'Escaut et ses affluents au XIII^e siècle: SIVÉRY, Bassin scaldien, p. 829-831. - Capacités de bateaux trévirois au milieu du XVII^e siècle: LAUFER, Sozialstruktur, p. 161, note 503.

⁴⁵ Cf. *infra*, p. 90.

⁴⁶ Des voituriers par eau disposent d'une véritable flottille. FOURQUIN évoque le cas d'un individu d'Auxerre donnant en garde, en 1419, six de ses bateaux (Batellerie, p. 717).

⁴⁷ Histoire de Metz par les religieux bénédictins, t. VI, Preuves, p. 303; WURTH-PAQUET, Table chronologique, in: PSHIL 35 (1881), p. 231-232, n° 230.

⁴⁸ Cf. scènes de halage sur des reliefs funéraires de Neumagen et d'Igel. Mention dans LEBECQ, "En barque sur le Rhin", p. 53. Voir aussi TOUSSAINT, Metz, p. 199.

Au bas moyen âge ou au début de l'époque moderne, le halage est attesté sur de nombreux cours d'eau, notamment le Rhin (JAPPE ALBERTS, Rheinzoll Lobith, p. 54-55), la Sarre (HERRMANN, Saarburger Zollregister, p. 107, note 298), la Meuse (SUTTOR, Navigation, p. 109-110 et 112; ID., Sources et méthodes, p. 15), la Seine (SADOURNY, Transports, p. 236; MOLLAT, Commerce, p. 299, note 180; FOURQUIN, Batellerie, p. 709), le Rhône (ROSSIAUD, Haleurs) et le Pô (RACINE, Aperçu, p. 264).

⁴⁹ Le halage au col disparaît entre 1528 et 1535 de la batellerie "à longs jours" rhodanienne (ROSSIAUD, Haleurs, p. 296-297).