

Chapitre 5

Le trafic dans les années 1424 à 1428

La crise du commerce messin, patente vers 1400, et le rétrécissement progressif des horizons économiques de la cité¹ provoquent selon toute vraisemblance un ralentissement du trafic dans la vallée mosellane. Au décès de Wenceslas I^{er} (1383), le Luxembourg est quant à lui entraîné pour plusieurs décennies dans le désordre politique. Le "temps des engagères", inauguré en 1388, met le duché à la merci de princes, membres de la dynastie ou de maisons étrangères, davantage prompts à le spolier qu'à soutenir et restaurer une économie ébranlée². Trèves n'échappe pas aux difficultés: à partir de 1410, ses finances sont de plus en plus déficitaires; la crise culmine après le siège de la ville par Ulrich de Manderscheid en 1433³. Les premiers comptes du péage sierckois se situent dans cette conjoncture.

Les commis à la perception enregistrent 299 passages entre le 20 octobre 1424 et le 19 février 1428. Aucune des trois années civiles complètes incluses dans cette période n'atteint les 100 taxations (maximum de 96 en 1426). Même en tenant compte d'éventuelles exemptions au bénéfice de Lorrains opérant pour leurs propres besoins et d'établissements ecclésiastiques, le trafic s'avère incontestablement faible. Toute approche saisonnière en devient délicate. De ce point de vue, convient-il du reste de prendre en considération la part mensuelle de la recette totale ou celle du nombre annuel de passages? La tarification n'étant pas proportionnelle à la valeur des chargements, on a préféré la seconde. Il n'existe à proprement parler ni haute ni basse saison. La plupart des mois interviennent à concurrence de 5 à 10 % du total annuel. Seuls janvier 1426 (15,6 % et 15 passages) et décembre 1427 (17,5 % et 14 passages) accusent un relief relatif (graphique X).

Qu'elle soit consignée par les préposés ou qu'on puisse la déduire de passages antérieurs ou postérieurs, l'origine géographique des imposés est connue neuf fois sur dix. Une quarantaine de passages sont par ailleurs le fait d'individus domiciliés en des endroits différents mais, semble-t-il, opérant ensemble. Dans la mesure où elles ont pu être identifiées, les localités ont été reportées sur carte (carte II). Chacune est représentée par un cercle de diamètre proportionnel au nombre de passages à l'actif de ses habitants. D'emblée apparaît la part prise dans le trafic par les Trévirois et les Messins mentionnés respectivement à 62 et 50 reprises. On aura l'occasion de revenir sur l'éventail des produits taxés et le profil de l'un ou l'autre

¹ SCHNEIDER, Recherches, p. 11-15.

² Voir notamment [GOEDERT], Formation, p. 166-169; QUICKE, Intérêt; RICHTER, Luxemburger Erbfolgestreit; SCHOOS, Machtkampf; VAN WERVEKE, Definitive Erwerbung; ID., Erwerbung; WYMANS, Rébellion.

³ LAUFNER, Handelsbereich, p. 194; ID., Manderscheidsche Fehde, p. 48-60.