

Néerlande, inventent le large navire ponté (*hogge*) propre aux mers septentrionales, font de leurs ports de Dursteede et de Sluis (Lécluse) des places de commerce actives, et trafiquent depuis la Baltique jusqu'à l'estuaire de la Seine. Dans la Manche et l'Atlantique, les ports de la Gaule, Boulogne, dont le phare est restauré par Charlemagne. Quentovic à l'embouchure de la Canche, en Ponthieu, surtout Rouen, Bordeaux et Nantes, entretiennent des relations, dont l'activité grandit, avec les Pays-Bas, l'archipel Britannique et l'Espagne.

Mais c'est la Méditerranée qui reste le vrai centre du grand commerce. Elle est la vraie médiatrice entre l'Occident à demi barbare et l'Orient, foyer de la civilisation, la voie naturelle de ce trafic de luxe qui domine alors tous les autres. Par elle, les ports de l'Espagne orientale et de la Gaule méridionale, notamment Narbonne, Marseille, Arles, ainsi que ceux de l'Italie lombarde, reçoivent les tissus de soie et de coton, les cuirs ouvrés de l'Empire byzantin et des khalifats arabes, les draps et les tapis d'Antioche et de Laodicée, le lin et le papyrus d'Égypte, les vins de Syrie et de Chypre, les parfums de l'Arabie, les épices, les perles, les pierres précieuses de l'Extrême-Orient et de l'Inde, l'ivoire de l'Afrique, en échange des produits naturels des pays occidentaux. Les relations reprises avec le Levant ne cesseront plus, et c'est grâce à leur persistance que se produira le grand mouvement de renaissance de la richesse mobilière deux siècles plus tard.

La première naissance de la vie urbaine en Occident. — Le premier effet de ce réveil de l'activité industrielle et commerciale fut la renaissance partielle de la vie urbaine. Dans les anciens pays romains, un grand nombre de cités (*oppida, civitates*) ressuscitent au milieu des ruines. La plupart sont les ombres pâles du passé; quelques-unes cependant doivent à leur situation géographique, aux