

régulariser le commerce, surtout celui des laines, avec les Iles Britanniques. Sur ce modèle se créèrent aussi la fameuse Ligue Hanséatique allemande pour le trafic des pays du Nord et de l'Occident, et en Angleterre la Compagnie de l'Etape (1267), qui groupa les marchands anglais exportateurs des beurres, des fromages, des viandes salées, des laines et des métaux bruts, dont les Britanniques approvisionnaient les marchés de vente (*étapes*) qui se trouvaient à Calais, à Bruges, à Anvers et à Dordrecht.

**La restauration des moyens de transport.** — Des efforts méritoires furent faits, sous l'impulsion des grands feudataires et surtout des gouvernements urbains, des associations marchandes, de l'Église et des chefs d'États monarchiques, pour rétablir les voies terrestres et fluviales, ainsi que les moyens de transport. En France apparaissent les premières routes royales ; dans les Deux-Siciles, en Allemagne et aux Pays-Bas, les routes militaires ou nationales (*heerstraten*). L'Église organise de pieuses confréries de constructeurs de ponts, les frères Pontifes, dont la plus célèbre est due à un pâtre français du Vivarais, saint Benézet, qui eut des imitateurs en Italie. Une utile émulation multiplie les ponts de bois et de pierre pendant trois siècles, par exemple ceux d'Avignon, de Saint-Esprit, de Lyon, de Paris, de Tours, de Londres, de Stratford, de Florence, de Valence, d'Espagne. On fait la chasse aux brigands, on essaie de porter la hache dans la végétation touffue des péages. Les grandes voies continentales entre l'Italie, la France et l'Europe centrale par le Genève, le Cenis, le Saint-Bernard, le Saint-Gothard, le Splügen, le Brenner, sont sillonnées par les caravanes marchandes, de même que celles des vallées du Rhône, du Rhin, de la Meuse, de l'Escaut, de la Seine, de la Loire, de la Garonne vers l'Europe occidentale, ou que celles des Pyrénées occidentales par Roncevaux et orientales par la Cerdagne, vers la péninsule ibérique. La circulation fluviale se déve-