

cher l'exportation des métaux précieux et du numéraire, de réglementer le change, de mettre un peu d'ordre dans le chaos de l'économie féodale. De même, ils ont tenté de décréter l'uniformité des poids et des mesures, notamment en France et en Angleterre. Ils ont vu la nécessité de la réfection et de l'amélioration des voies terrestres ; ils ont fait de la construction et de l'entretien des routes une des prérogatives essentielles du pouvoir central. Ils ont favorisé la navigation intérieure, les compagnies de transports fluviaux, porté la hache dans la végétation touffue des péages seigneuriaux, conçu la première idée de services publics des ponts et des chaussées, et même, en Italie, en Allemagne, en France à la fin du moyen âge, inauguré des postes et des messageries publiques.

D'ailleurs inexpérimentée et hésitante, la politique commerciale monarchique cherche sa voie entre la prohibition, la protection, les privilèges et les monopoles d'un côté, la liberté et la concurrence de l'autre. Toutefois, si l'intervention de l'État dans le mécanisme des échanges reste minutieuse et tracassière, incohérente et contradictoire, elle a eu le mérite de favoriser la création et la prospérité des marchés et des foires, de la marine marchande et militaire, d'ouvrir les débouchés extérieurs par des traités de commerce, d'aider au développement du trafic international, d'attirer les marchands étrangers, de donner aux relations commerciales une impulsion féconde.

La crise du peuplement en Europe, ses causes et ses effets.
— L'économie nationale ne put néanmoins porter tous ses fruits, au milieu de la crise politique et sociale dans laquelle se débattait alors l'Europe, et à laquelle s'ajouta une crise aiguë de peuplement. Celle-ci eut pour causes les massacres provoqués par les grandes guerres qui ensanglantèrent la chrétienté, les ravages des compagnies de brigands, les excès du fanatisme religieux. Les famines reparurent