

ALAIN PENNY

Villes du Moyen Âge tardif (1180-1500) dans la Grande Région SaarLorLux

GR-Atlas

PAPER SERIES 2

Paper 22-2013

ISBN 978-99959-52-71-6

ISSN 2535-9274

Éd. française

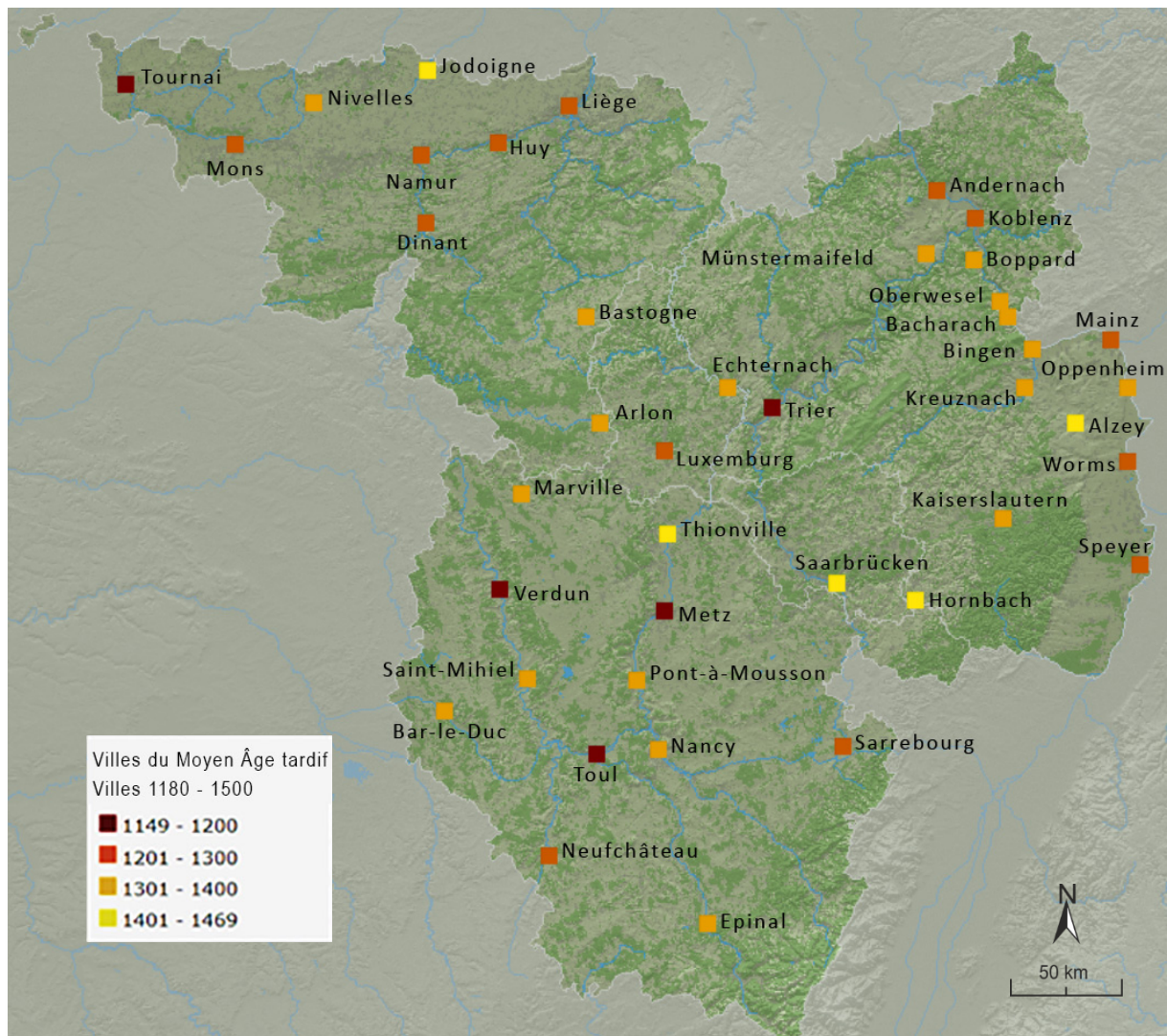
Permalink: <http://hdl.handle.net/10993/50475>

gr-atlas.uni.lu

Villes du Moyen Âge tardif (1180-1500) dans la Grande Région SaarLorLux

Alain Penny

En raison de différentes conditions naturelles, politiques et économiques, on peut constater de nettes différences dans la répartition territoriale et le développement temporel des villes du Moyen Âge tardif dans la Grande Région. Sur la carte « Villes du Moyen Âge tardif » sont représentées les cités qui pouvaient être désignées, au Moyen Âge tardif, c'est-à-dire entre le début du 13^e siècle et l'an 1500, comme ville. Le respect de plusieurs critères, fixés par la définition de la ville du Moyen Âge tardif, est primordial.



Les cités qui, à la fin du Moyen Âge, entre le début du 13^e siècle et l'an 1500, peuvent être désignées villes. Source : GR-Atlas

Contrairement à de nombreuses approches antérieures, on renonce dans ce texte à déterminer la qualité de la ville exclusivement par rapport à l'accord des droits de ville. Il est de même pour les autres caractéristiques citadines supposées, telles que la taille de la population, l'appellation de la ville, l'entourage de mur ou l'activité économique.



Beffroi du Moyen Âge tardif de Namur, érigé 1388/1450. Photo : © die argelola

Conformément aux résultats de recherche antérieurs, la qualité de la ville est déterminée par rapport à quelques critères à respecter. Le catalogue des critères correspondant comprend 26 caractéristiques d'équipements citadins et fonctions centrales et locales, qui sont toutes propres aux villes du Moyen Âge tardif dans la Grande Région.

La deuxième carte représente 200 petites villes du Moyen Âge tardif. Ces cités ne disposaient pas d'un équipement et d'une centralité urbaines suffisants pour atteindre la qualité de ville et d'être donc qualifiées de ville. Elles sont donc considérées comme de petites villes. Leur répartition dans la zone d'étude était également irrégulière : elle est, comme pour les villes, en étroit rapport avec l'espace naturel. Les régions situées favorablement présentaient une densité plus

élevée que les régions montagneuses de la Grande Région.

Critères pour une ville du Moyen Âge tardif

Bien que de nombreuses villes de la Grande Région doivent leur existence et leur attribution du titre de ville à l'époque médiévale, il a fallu à cette époque bien plus qu'une lettre municipale, en tout cas selon les connaissances actuelles, pour être reconnue comme ville. Lors de la création de la présente carte, la détermination des lieux, reconnus comme ville entière entre la période du début du 13^e siècle et l'année 1500, a mené à un procédé de sélection basé sur des sources et des critères. La qualité de la ville est ici déterminée à l'aide d'un ensemble de critères remplis, tel que le prévoit la définition de la ville de Franz Irsigler (2003) :

« La ville est une cité, qui se différencie du village et des cités à activité unique non-agricoles, d'une taille relative avec un ensemble urbain condensé et structuré, une population spécialisée par métier et échelonnée socialement, des organes administratifs autonomes, un ordre juridique sécurisant se basant sur des structures municipales et des formes de vie et de travail libres ainsi que des fonctions centrales d'ordre politique, seigneurial, de nature économique et culte-culturelle pour une région ou une population régionale définie. ».

Selon la définition, outre des caractéristiques citadines, des fonctions centrales définissent également la ville du Moyen Âge tardif. On comprend par centralité, l'importance d'un lieu défini pour la région

environnante ; plus les relations entre un lieu central et son arrière-pays sont intenses, plus la centralité du lieu est élevée.

Étant donné que la définition ne comprend aucune fonction précise et que les caractéristiques urbaines sont plutôt vaguement formulées, les villes de l'espace d'examen peuvent uniquement être sélectionnées à l'aide d'un catalogue de critères précis. Les critères correspondants doivent être à la fois caractéristiques pour l'époque, à savoir le Moyen Âge tardif, ainsi que pour l'espace d'examen, à savoir la Grande Région. Les 26 facteurs suivants ont été retenus :

le château fort, la fortification, le siège de l'administration, la commune capable d'exercer ses droits, le sceau de ville, le notaire, l'hôtel de la monnaie, la douane ou l'escorte, le marché, la foire, l'infrastructure commerciale, le secteur différencié, le métier du tissu, la corporation, les Juifs, les Lombards resp. les « Kawertschen », l'église paroissiale, le décanat, l'établissement, le monastère, le couvent, le nouvel ordre, l'ordre du chevalier teutonique, l'hôpital, la léproserie ainsi que l'école.

Ville	Critères remplis	Ville	Critères remplis
Koblenz	26	Oppenheim	22
Luxemburg	25	Toul	22
Metz	25	Marville	21
Trier	25	Mons	21
Verdun	25	Saarbrücken	21
Liège	24	Saint-Mihiel	21
Mainz	24	Sarrebourg	21
Speyer	24	Arlon	20
Worms	24	Dinant	20
Huy	23	Épinal	20
Tournai	23	Jodoigne	20
Andernach	22	Alzey	19
Bar-le-Duc	22	Bacharach	19
Bingen	22	Bastogne	19
Boppard	22	Echternach	19
Kaiserslautern	22	Hornbach	19
Kreuznach	22	Nivelles	19
Namur	22	Pont-à-Mousson	19
Nancy	22	Münstermaifeld	18
Neufchâteau	22	Thionville	18
Oberwesel	22		

Tableau 1 : Les villes sélectionnées et leur nombre des critères remplis

En raison des sources incomplètes et du caractère individuel de chacune des villes, les lieux ne doivent pas répondre à tous les critères, mais seulement à 18, pour être considérés comme ville. Parmi les plus de 200 cités plus ou moins urbanisées de la Grande Région, 41 cités médiévales de la Grande Région répondaient à 18 critères ou plus (voir tableau 1). La qualité de ville du Moyen Âge tardif pour ces villes peut donc être attestée, elles sont représentées sur la carte.

Pour les lieux non retenus, cela ne signifie pas forcément qu'ils ne peuvent pas être qualifiés comme ville. Ils ne répondent tout simplement pas aux exigences minimales fixées dans ce texte. Environ 200 de ces cités urbanisées et équipées dans une moindre mesure sont représentées sur la deuxième carte (« Petites villes du Moyen Âge tardif ») et seront donc considérées par la suite comme petites villes.



*Cathédrale St. Etienne du
Moyen Âge tardif, Metz,
érigée 1220-1520
Photo : cc Tertulien*

Les villes plus anciennes, qui avaient déjà joué un rôle maître, tels que le siège épiscopal, dans le Haut Moyen Âge, répondaient déjà au début du Moyen Âge tardif au nombre minimum de critères, tandis que les villes les plus récentes se sont développées grâce à l'aide

seigneuriale et à l'activité commerciale et industrielle à des villes respectant la définition au cours de la période d'étude.

Dans le Moyen Âge tardif, les villes étaient irrégulièrement réparties dans la Grande Région : tandis que les villes situées le long du Rhin étaient situées proche les unes des autres, le Hunsrück, la Eifel et les Ardennes étaient à une exception près des régions sans villes. Si l'on compare la carte des villes du Moyen Âge tardif avec la division naturelle (rubrique espace naturel, carte espaces naturels), on constate clairement que les densités des villes en Lorraine avec ses contreforts du nord et de l'est ainsi que l'espace entre la Meuse et l'Escaut étaient les mêmes, mais moins élevées le long du Rhin.

Les régions de moyenne montagne mentionnées plus haut faisaient barrage entre les espaces urbanisés : les Ardennes entre l'espace Meuse-Escaut et la Lorraine, l'Eifel et le Hunsrück entre la Lorraine et le Rhin ; plus au sud, Kaiserslautern semblait maintenir la liaison entre ces deux dernières régions. La région à l'est du Rhin ne présentait aucune ville.

La carte montre que la plupart des villes étaient situées le long des fleuves. La carte présente les grands fleuves de la Grande Région (Rhin, Meuse et Moselle), mais également leurs affluents les plus importants. Ne sont pas représentés en revanche les plus petits fleuves, tels que l'Alzette. Rien que le Rhin (10), la Meuse (7) et la Moselle (6) enregistrent plus de la moitié des 41 villes. Quasiment toutes les autres villes se situaient le long de fleuves plus ou moins importants. De très nombreuses villes ont vu le jour près de confluences, de gués ou d'îles fluviales. En outre, environ deux tiers des villes sont des tronçons de fleuves qui étaient navigables sous certaines conditions pendant le Moyen Âge tardif.

La carte ne montre pas le réseau routier médiéval, mais la recherche a montré que toutes les villes étaient situées près des rues commerciales médiévales. Alors que les villes d'origine antique étaient déjà intégrées au réseau urbain romain, les villes en réalisation se développaient toutes le long de rues d'importance régionale ou transrégionale.

Ville	devenue ville	Ville	devenue ville
Trier	1149	Bar-le-Duc	1321
Metz	1160	Saint-Mihiel	1322
Tournai	1169	Marville	1327
Verdun	1185	Kreuznach	1331
Toul	1198	Nancy	1336
Speyer	1207	Münstermaifeld	1343
Liège	1215	Oberwesel	1344
Worms	1226	Bingen	1345
Huy	1234	Kaiserslautern	1349
Mainz	1242	Arlon	1350
Luxemburg	1250	Echternach	1350
Koblenz	1264	Epinal	1350
Namur	1264	Bastogne	1353
Dinant	1265	Pont-Mousson	1383
Neufchâteau	1269	Bacharach	1386
Mons	1282	Alzey	1408
Andernach	1285	Hornbach	1456
Sarrebourg	1300	Jodoigne	1457
Nivelles	1310	Saarbrücken	1463
Boppard	1315	Thionville	1469
Oppenheim	1317		

Tableau 2 : Les villes sélectionnées avec l'année de leur définition comme ville (18 critères remplis)

Il est également un fait qu'aucune des 41 villes n'était une nouvelle fondation du Haut Moyen Âge ou du Moyen Âge tardif. Certaines présentaient de nouveaux centres de cité, mais à chaque fois, il existait déjà à proximité directe une cité plus ancienne, datant d'au moins du Haut Moyen Âge. Dans ces cas, la situation avantageuse était plus importante que l'accès aux infrastructures encore disponibles. À partir de ces connaissances, on peut conclure qu'une situation avantageuse était en grande partie décisive pour l'installation et le développement d'une ville. Le fait que les Gaulois, les Romains et les Francs s'étaient déjà installés à ces endroits montre qu'il s'agit d'une particularité du Haut Moyen Âge ou du Moyen Âge tardif. Les facteurs favorables sont :

- la situation près d'un cours d'eau en raison de l'approvisionnement en eau et en énergie ainsi que l'utilisation des voies de transport. La possibilité de traverser le fleuve venait élargir la situation avantageuse ;
- la situation près des voies commerciales, qui intégraient la cité au commerce international, animait le commerce urbain et assurait à la caisse municipale les recettes douanières ;
- la situation dans un espace favorisé par les conditions climatiques et la qualité du sol qui offrait suffisamment de terre fertile pour une grande cité.

L'importance de la situation augmentait lorsque ces facteurs se renforçaient grâce à certaines conditions, telles que le croisement de plusieurs voies de commerce internationales près d'un fleuve navigable, l'estuaire de deux voies navigables importantes ou la contiguïté de différents territoires.



La « Steipe » a été construite vers 1430 comme bâtiment de fêtes et de réception de la citoyenneté de Trèves sur le marché principal. Le bâtiment du Moyen Âge tardif a servi jusqu'au 18^e siècle d'hôtel de ville.

Photo : B. Werner 2009 cc

Le tableau 2 présente les chiffres des années lors desquelles les différentes villes ont rempli le 18^e critère et atteignaient ainsi le titre de ville. Cette détermination d'une année définie s'explique par la logique de la recherche et répond uniquement à l'objectif de pouvoir représenter une évolution temporelle au sein de la carte. En réalité, certaines villes étaient déjà des villes à part entière à l'époque des Romains et le sont restées jusqu'au Moyen Âge tardif. Quatre périodes sont représentées sur la carte à l'aide de différentes couleurs.

Parmi les dix premières villes de cette liste se trouvent les neuf villes épiscopales de la Grande Région. Ces villes datent des cités romaines et étaient, à une exception près, depuis la fin de l'antiquité le siège d'un évêque. Les fonctions cultuelles et caritatives, ainsi que politiques et culturelles, ont été complétées par une activité économique intense.

Celle-ci s'explique notamment par une situation avantageuse : les neuf villes épiscopales étaient situées près d'un tronçon navigable de l'Escaut (Tournai), de la Meuse (Verdun, Liège), de la Moselle (Trèves, Metz, Toul) ou du Rhin (Spire, Worms, Mayence), où se croisaient également plusieurs voies de commerce internationales qui traversaient le fleuve.

Le cumul de ces facteurs n'est toutefois pas le fruit du hasard, car les Romains avaient déjà choisi ces endroits importants d'un point de vue stratégique selon des critères similaires pour développer leurs installations et leurs cités. Ils veillaient également que les distances entre les cités n'étaient ni trop grandes ni trop petites.

Ainsi, au Moyen Âge, il existait une large périphérie autour des villes où elles pouvaient exercer leur centralité. L'ensemble de ces circonstances favorables au développement a fait que les villes cathédrales atteignaient le niveau de développement urbain plus tôt que les autres cités, qui est ici désigné comme caractéristique citadine du Moyen Âge tardif.

Le tableau 3, qui présente le nombre de critères remplis à la fin du siècle correspondant et explicite ainsi l'évolution des villes du Moyen Âge tardif, confirme cette conclusion : bien que les neuf villes épiscopales remplissent après 1300 un ou deux critères, leur développement à cette période semble déjà largement achevé. L'évolution d'un deuxième groupe de villes qui ont atteint la qualité de ville jusqu'à 1282 était similaire.

Ville	remplis avant 1200	remplis avant 1300	remplis avant 1400	remplis avant 1500
Alzey	3	9	17	19
Andernach	10	19	22	22
Arlon	2	13	19	20
Bacharach	4	8	18	19
Bar-le-Duc	9	17	22	22
Bastogne	4	12	19	19
Bingen	11	16	20	22
Boppard	8	17	21	22
Dinant	12	18	20	20
Echternach	8	13	17	19
Épinal	7	15	17	20
Hornbach	6	9	15	19
Huy	16	21	23	23
Jodoigne	5	14	15	20
Kaiserslautern	5	13	22	22
Koblenz	13	24	25	26
Kreuznach	2	13	20	22
Liège	16	23	24	24
Luxemburg	8	24	25	25
Mainz	15	22	24	24
Marville	1	13	21	21
Metz	21	25	25	25
Mons	9	18	20	21
Münstermaifeld	4	12	18	18
Namur	9	21	22	22
Nancy	8	16	21	22
Neufchâteau	9	20	21	22
Nivelles	7	17	18	19
Oberwesel	1	13	21	22
Oppenheim	3	17	22	22
Pont-à-Mousson	3	9	18	19
Saarbrücken	3	7	14	21
Saint-Mihiel	10	16	21	21
Sarrebouurg	6	17	20	21
Speyer	16	22	23	24
Thionville	4	8	13	18
Toul	18	20	21	22
Tournai	18	23	23	23
Trier	21	25	25	25
Verdun	20	24	25	25
Worms	15	22	24	24

Tableau 3 : Les villes sélectionnées avec leur nombre de critères remplis jusqu'à 1200, 1300, 1400 et 1500

En font partie d'une part Huy, Coblenze, Namur et Dinant. Ces villes étaient également situées le long des principaux fleuves de la Grande Région (Meuse, Moselle et Rhin). À une exception près, elles datent également des cités romaines, notamment Coblenze et Namur, vu leur situation stratégique importante.

Luxembourg, Neufchâteau et Mons profitaient en revanche moins de la situation à proximité d'un tronçon de fleuve commercial, mais plutôt du croisement de rues commerciales. En outre, elles devaient leur équipement notamment à leur souverain. La situation à Nivelles était similaire, sauf qu'elle n'a atteint le stade de ville qu'en 1310.

Le troisième et plus grand groupe comprend toutes les villes qui avaient quasiment achevé leur évolution à la fin du 14^e siècle. Ce groupe se constitue des villes non encore mentionnées, situées dans la vallée du Rhin ou à proximité : Boppard, Oppenheim, Kreuznach, Münstermaifeld, Oberwesel, Bingen et Bacharach.

L'établissement des villes le long du Rhin moyen s'explique par son importance accrue en tant qu'axe de commerce et de communication à partir de la deuxième moitié du 13^e siècle. Les péages lucratifs du Rhin et la politique de force y liée des souverains ont mené à un dynamisme accru, résultant dans le développement de villes. En dehors de la vallée du Rhin moyen étroit, Oppenheim, Kreuznach et Münstermaifeld se situaient dans des régions fertiles et plus planes avec accès aux voies internationales, ce qui a grandement avantage leur évolution en ville.

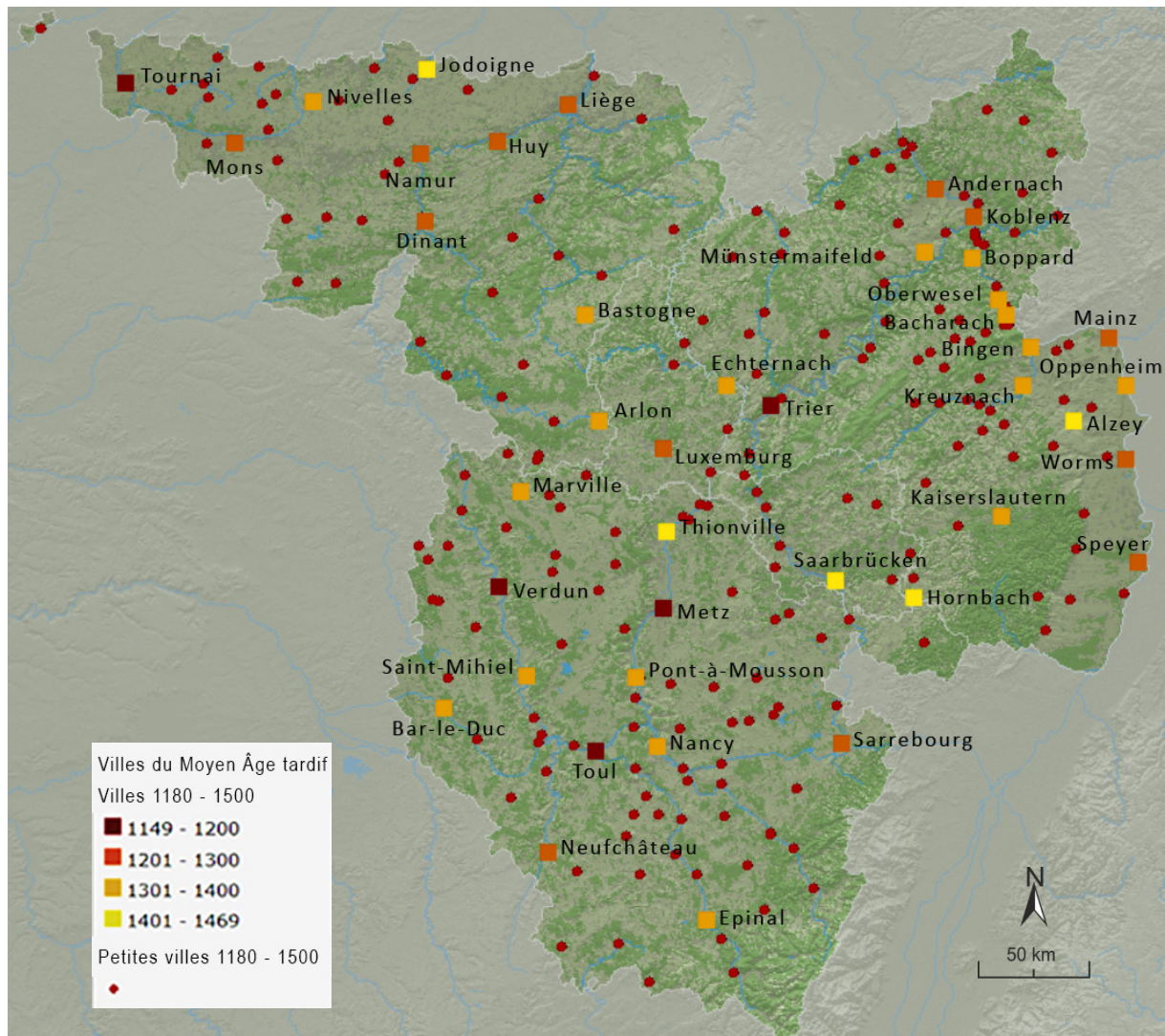
Malgré une qualité de sol beaucoup plus mauvaise et une situation isolée au cœur des Ardennes, Bastogne a su s'établir dès le début du Moyen Âge comme centre paroissial et commercial et achever l'évolution en ville au 14^e siècle grâce à l'aide des souverains.

Plus au sud, en Lorraine, plus favorable à l'établissement de cités, les villes se forment autour des axes de communication : près de Arlon, Marville et Bar-le-Duc uniquement des voies sur terre, près de Saint-Mihiel, Pont-à-Mousson et Nancy s'y ajoutent la Meuse, la Moselle et la Meurthe comme voies navigables. Sarrebourg, à mi-chemin entre la Moselle et le Rhin, constituait, au bord des Vosges moyennes, le lien entre les axes de commerce les plus importants, le Rhin et la Moselle.

Kaiserslautern, situé entre le territoire de la Sarre et le Haut-Rhin, auxquels la ville était reliée grâce à une route datant de l'époque préromaine, exerçait une fonction similaire. La fonction en tant que palatinat royal des Staufens assurait l'équipement urbain nécessaire et la centralité, afin de pouvoir accomplir le développement en ville dans une région pauvre en villes.

Echternach et Épinal appartiennent également à ce troisième groupe : bien qu'elles satisfassent au 18^e critère qu'après 1400, le développement urbain est en grande partie achevé vers 1350.

Le quatrième et dernier groupe comprend avec Alzey, Hornbach, Jodoigne, Sarrebruck et Thionville les villes restantes qui sont devenues villes qu'au cours du dernier siècle du Moyen Âge. Bien que ces villes se soient construites depuis des noyaux urbanisés plus anciens et aient joui d'une situation avantageuse, le stade de ville n'a pu être atteint que plus tard et souvent grâce à l'aide des souverains.



Grandes et petites villes du Moyen Âge tardif. Source : GR-Atlas

La carte avec les petites villes donne des informations complémentaires sur la vie citadine régionale au Moyen Âge tardif : les petites villes, largement plus élevées en nombre, remplissaient l'espace entre les villes et raccourcissaient ainsi pour les ruraux la distance avec un centre urbain, où ils avaient accès aux fonctions centrales. En outre, elles constituaient pour les souverains un moyen important pour la pénétration de l'espace et la prise de contrôle, notamment dans des régions désavantagées d'un point de vue topographique, tel qu'en moyenne montagne. Ainsi, elles sont plus caractéristiques dans ces régions pour la Grande Région que les villes qualifiées.

En conclusion, la Grande Région peut être désignée comme terre fertile pour le développement de paysages citadins : exceptées des régions situées en moyenne montagne, le réseau citadin est développé de manière très dense. Si l'on compare toutefois la région avec d'autres régions voisines, telles que le Bas Rhin et les Flandres, on constate que, en raison de la situation espacée des principaux flux routiers au Moyen Âge tardif, la Grande Région peut être considérée comme un paysage citadin secondaire du Moyen Âge tardif.

Sources

Blaschke, Karlheinz (1968): Qualität, Quantität und Raumfunktion als Wesensmerkmale der Stadt vom Mittelalter bis zur Gegenwart, in: Jahrbuch für Regionalgeschichte, Bd. 3, Weimar, S. 34-50

Bur, Michel (Hg.) (1993): Aux origines du second réseau urbain. Les peuplements castraux dans les Pays de l'Entre-Deux : Alsace, Bourgogne, Champagne, Franche-Comté, Lorraine, Luxembourg, Rhénanie-Palatinat, Sarre. Actes du colloque de Nancy „Aux origines du second réseau urbain, les peuplements castraux“. 1^{er}-3 octobre 1992, Nancy.

Escher, Monika u. Hirschmann, Frank G. (2005): Die urbanen Zentren des hohen und späten Mittelalters. Vergleichende Untersuchungen zu Städten und Städtelandschaften im Westen des Reiches und in Ostfrankreich, 3 Bände, Trier (THF, 50/1-3).

Fray, Jean-Luc (2006): Villes et bourgs de Lorraine. Réseaux urbains et centralité au Moyen Âge, Clermont-Ferrand.

Hasquin, Hervé (Hg.) (1975): La Wallonie. Le pays et les hommes. Histoire – économie – sociétés, tome 1: des origines à 1830, 2. überarb. u. verb. Aufl., Brüssel.

Heit, Alfred (1978): Die mittelalterliche Stadt als begriffliches und definitorisches Problem, in: Die alte Stadt 5, S. 350-408.

Heit, Alfred (2004): Vielfalt der Erscheinung – Einheit des Begriffs? Die Stadtdefinition in der deutschsprachigen Stadtgeschichtsforschung seit dem 18. Jahrhundert, in: Vielerlei Städte. Der Stadtbegriff, hrsg. v. Peter Johanek und Franz-Joseph Post, Köln (Städteforschung, A/61), S. 1-12.

Herrmann, Hans-Walter (1992): Städte im Einzugsgebiet der Saar bis 1400, in: Les petites villes en Lotharingie/Die kleinen Städte in Lotharingien. Actes des 6^{es} Journées Lotharingiennes. 25 – 27 octobre 1990, hrsg. v. Michel Pauly, Luxemburg (Publ. du CLUDEM, 4 ; PSH, 108), S. 225-317.

Irsigler, Franz (1983): Stadt und Umland in der historischen Forschung. Theorien und Konzepte, in: Bevölkerung, Wirtschaft und Gesellschaft. Stadt-Land-Beziehungen in Deutschland und Frankreich 14. bis 19. Jahrhundert, hrsg. v. Neithard Bulst, Jochen Hooch und Franz Irsigler, Trier, S. 13-38.

Irsigler, Franz (2004): Überlegungen zur Konstruktion und Interpretation mittelalterlicher Stadttypen, in: Vielerlei Städte. Der Stadtbegriff, hrsg. v. Peter Johanek und Franz-Joseph Post, Köln (Städteforschung, A/61), S. 107-119.

Irsigler, Franz (2004): Der Rhein-Maas-Raum – ein europäischer Kernraum oder die Überschneidungszone mehrerer Peripherien? In: Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie 22, S. 33-45.

Irsigler, Franz (Hg.) (2006): Zwischen Maas und Rhein. Beziehungen, Begegnungen und Konflikte in einem europäischen Kernraum von der Spätantike bis zum 19. Jahrhundert. Versuch einer Bilanz, Trier.

Irsigler, Franz (2006): Was machte eine mittelalterliche Siedlung zur Stadt? In: Miscellanea Franz Irsigler. Festgabe zum 65. Geburtstag, hrsg. v. Volker Henn, Rudolf Holbach, Michel Pauly und Wolfgang Schmid, Trier, S. 469-486.

Joris, André (1969): La notion de „ville“, in: Les catégories en histoire, hrsg. v. Chaïm Perelman, Brüssel, S. 87-101.

Joset, Camille-J. (1940): Les Villes au Pays de Luxembourg (1196-1383), Brüssel/Louvain.

Keyser, Erich (Hg.) (1964): Deutsches Städtebuch Rheinland-Pfalz und Saarland, Stuttgart.

Pauly, Michel (Hg.) (1992): Les petites villes en Lotharingie/Die kleinen Städte in Lotharingien. Actes des 6^{es} Journées Lotharingiennes. 25 – 27 octobre 1990, Luxembourg (Publ. du CLUDEM, 4 ; PSH, 108).

Pauly, Michel (1993): Die Anfänge der kleineren Städte im früheren Herzogtum Luxemburg vor 1500, in: Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie 11, S. 123-165.

Pauly, Michel (2009): Das mittelalterliche Städtetz im alten Herzogtum, in: Der Luxemburg Atlas. Atlas du Luxembourg, hrsg. v. Patrick Bousch u.a., Köln, S. 24-25.

Penny, Alain (2010): Die Städte in der Großregion im späten Mittelalter. Kriterienbasierte Auswahl und kartographische Darstellung im GR-Atlas, unveröffentlichte Kandidaturarbeit, Ettelbruck.

Stoob, Heinz (1970): Kartographische Möglichkeiten zur Darstellung der Stadtentstehung in Mitteleuropa, besonders zwischen 1450 und 1800, in: Forschungen zum Städtewesen in Europa. Band I: Räume, Formen und Schichten der mitteleuropäischen Städte, hrsg. v. dems., Köln/Wien, S. 15-42.

Weber, Max (1969): Die Stadt. Begriff und Kategorien, in: Die Stadt des Mittelalters. Erster Band: Begriff, Entstehung und Ausbreitung, hrsg. v. Carl Haase, Darmstadt (Wege der Forschung, 243), S. 34-59.

Wensky, Margret (2008): Städte und Freiheiten bis 1500, Bonn (Geschichtlicher Atlas der Rheinlande, Karte und Beiheft, VI/2).

Zylbergeld, Léon (1987): Les villes en Hainaut, des origines à la fin du XVI^e siècle, in: Albums de Croÿ, t. V : Comté de Hainaut II. Généralités : officiers héréditaires, pairies, bannerets et villes, hrsg. v. Jean-Marie Duvosquel, Brüssel (Crédit Communal), S. 35-114.

Publié dans cette série jusqu'à présent :

- N° 1 (2007): **Christian SCHULZ, Peter DÖRRENBÄCHER, Holger PANSCH**: L'industrie automobile dans la Grande Région SaarLorLux 2007 - production, développement, formation
- N° 2 (2007): **Michel PAULY**: Les institutions hospitalières médiévales dans la Grande Région SaarLorLux (de 600 à 1500)
- N° 3 (2007): **Thomas SCHNEIDER**: La division naturelle de l'espace de la Grande Région SaarLorLux
- N° 4 (2008): **Malte HELFER**: Essor et déclin de l'exploitation du charbon dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 5 (2008): **Eva MENDGEN**: La production en verre et cristal dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 6 (2008): **Cristian KOLLMANN**: Noms de famille issus du métier du verrier (all. « Glaser »)
- N° 7 (2008): **Sonja KMEC**: Le culte de Notre-Dame de Luxembourg
- N° 8 (2008): **Giovanni ANDRIANI**: Miraculés de Notre-Dame de Luxembourg au 17^e siècle
- N° 9 (2009): **Malte HELFER**: Transport public transfrontalier dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 10 (2009): **Malte HELFER**: Les cartes de l'occupation du sol de la Grande Région SaarLorLux de CORINE Landcover
- N° 11 (2009): **Malte HELFER**: La carte de Cassini (1750-1815)
- N° 12 (2009): **Malte HELFER**: La carte de Tranchot et Müffling (1801-1828)
- N° 13 (2009): **Malte HELFER**: La carte de Ferraris (1771-1777)
- N° 14 (2009): **Daniel ULLRICH**: Le tourisme de la pompe dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 15 (2009): **Laurent PFISTER**: Le climat de la Grande Région SaarLorLux
- N° 16 (2010): **Paul THOMES, Marc ENGELS**: La sidérurgie et l'industrie de l'acier dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 17 (2010): **Pierre GINET**: Grands équipements sportifs dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 18 (2010): **Wolfgang BETHSCHEIDER**: L'enseignement supérieur dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 19 (2010): **Malte HELFER**: Zones protégées Natura 2000 dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 20 (2010): **Martin UHRMACHER**: Les léproseries dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 21 (2010): **Ines FUNK (KRUMM)**: La santé publique dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 22 (2013): **Alain PENNY**: Villes du Moyen Âge tardif dans la Grande Région SaarLorLux (1180-1500)
- N° 23 (2013): **Patrick WIERMER**: La perception de la Grande Région SaarLorLux par les médias
- N° 24 (2014): **Christian WILLE**: Travailleurs frontaliers dans la Grande Région SaarLorLux (1998-2008)
- N° 25 (2014): **Florian WÖLTERING**: Le tourisme dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 26 (2014): **Claude BACK**: Les modifications territoriales dans la Grande Région SaarLorLux du Congrès de Vienne à aujourd'hui
- N° 27 (2015): **Christoph HAHN**: L'industrie automobile dans la Grande Région SaarLorLux en 2011 - évolutions actuelles, défis et solutions possibles
- N° 28 (2015): **Barbara NEUMANN, Jochen KUBINIÖK**: Les sols de la Grande Région SaarLorLux
- N° 29 (2015): **Christian WILLE**: Développements et structures de la coopération transfrontalière dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 30 (2016): **Christian WILLE**: Frontaliers atypiques dans la Grande-Région SaarLorLux

gr-atlas.uni.lu



- N° 31 (2016): [Michel DESHAIES](#): Parcs naturels dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 32 (2016): [Brigitte KASTEN](#), [Jens SCHÄFER](#): Possessions en prêt au Haut Moyen Âge des abbayes de Gorze et Wissembourg dans la Grande Région SaarLorLux (661 - ca. 860)
- N° 33 (2016): [Eva MENDGEN](#): Sites du patrimoine mondial de l'UNESCO dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 34 (2018): [Malte HELFER](#): Le découpage administratif de la Grande Région SaarLorLux
- N° 35 (2018): [Malte HELFER](#): Le développement du trafic ferroviaire dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 36 (2018): [Birte NIENABER](#), [Ursula ROOS](#): Migrants internationaux et migration dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 37 (2018): [Emile DECKER](#): La production en céramique dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 38 (2018): [Simon EDELBLUTTE](#): L'industrie textile dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 39 (2020): [Guénaél DEVILLET](#), [Mathieu JASPARD](#), [Juan Vazquez PARRAS](#): L'offre transfrontalière en commerce de détail dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 40 (2020): [Georg SCHELBERT](#), [Stephan BRAKENSIEK](#): La construction d'églises pendant le XX^e siècle dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 41 (2020): [Florian WÖLTERING](#), [Juliano DE ASSIS MENDONÇA](#): Le brassage dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 42 (2021): [Interregionale Arbeitsmarktbeobachtungsstelle](#): La démographie de la Grande Région SaarLorLux
- N° 43 (2021): [Christian WILLE](#): Les pratiques du quotidien transfrontalières dans la Grande Région SaarLorLux
- N° 44 (2022): [Philippe Moulin](#): Fiefs des comtes de Luxembourg au 13^e siècle (Grande Région SaarLorLux)
- N° 45 (2022): [Marie-Paule Jungblut](#): Les musées de la Grande Région SaarLorLux