

rière» peut connaître de nombreuses phases. Les membres de ces compagnies, dont les capitaines étaient principalement Anglais (dans ce cas au cours de la seule première période définie par l'A.) et Gascons, étaient généralement d'extraction médiocre et composaient des troupes qui s'associaient fréquemment pour composer de « grandes compagnies » en vue d'atteindre un objectif particulier en un temps limité. Cette flexibilité se retrouvait dans les carrières des compagnons qui pouvaient varier du tout au tout. Enfin, ce milieu était particulièrement ouvert et ceux qui le quittaient, en rejoignant le service du roi, la vie civile ou en mourant les armes à la main, étaient très rapidement remplacés.

Le dernier chap. s'intéresse à la place des compagnies dans la société du temps. Le point de vue des contemporains à leur sujet est particulièrement ambigu. On leur reconnaît d'une part de véritables capacités et de qualités d'hommes de guerre tout en leur reprochant de dévoyer le sens noble de la guerre. Cette ambiguïté se retrouve dans l'attitude du pouvoir royal qui balance entre rigueur et compromission. À l'inverse, les populations, les premières à subir l'éventail des exactions commises par les routiers, leur sont généralement hostiles, ce qui n'empêche pas le développement de relations de « voisinage » telles les *patis*, ces accords par lesquels les compagnies, moyennant finance, acceptaient de ne pas s'en prendre aux communautés urbaines ou rurales, les ventes, les recels et les conseils dont profite l'une ou l'autre des parties. Enfin, dans le monde des gens d'armes, les compagnies se signalent par leur excellence dans la prise des places fortes, grâce à de multiples tactiques et stratagèmes, plus que lors des batailles rangées, où elles manquent parfois de discipline, et des sièges, car elles sont le plus souvent dépourvues d'armes adéquates à ces entreprises particulières.

S'achevant sur une orientation bibliographique qui renvoie aux principales sources et ouvrages de référence existant sur le sujet, ce travail apporte sa pierre à un édifice plus vaste. Il pose les bases d'une synthèse de plus grande ampleur, encore à écrire, consacrée aux grandes compagnies.

Christophe MASSON

Jean FLORI, **L'idéologie du glaive. Préhistoire de la chevalerie**, Genève, Droz, 2010; 209 p. (*Titre courant*, 42). ISBN: 978-2-600-00542-5. Prix: € 20,00.

Parue pour la première fois en 1984, *L'idéologie du glaive* fut l'un des principaux jalons de l'histoire des aristocraties médiévales. Elle méritait donc une nouvelle édition à même de la rendre accessible à de nouveaux lecteurs. On doit, dans le cas présent, en remercier la maison d'édition Droz. Grâce à l'étude de sources de natures variées – narratives, diplomatiques, théologiques ou littéraires –, tout au long d'une période s'étendant du Bas-Empire au premier tiers du XI^e siècle, l'A. analyse les prolégomènes de la constitution de ce groupe si particulier, de ce « club » pour reprendre le terme employé par J.L. Kupper dans la postface qui accompagne cette réédition, que fut la chevalerie. C'est en effet à sa « préhistoire », ainsi que le rappelle le sous-titre, qu'est consacré ce travail, un travail qui constitua la première partie d'une recherche poursuivie par l'A. jusqu'au Moyen Âge central.

Christophe MASSON