D'un port à l'autre : le temps dans les récits de traversée des mers du Ponant au xv^e siècle

From one port to the next: Time in fifteenth-century accounts of the crossing of the western seas

Michel Bochaca

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/3054>

DOI : 10.4000/abpo.3054

ISBN : 978-2-7535-4275-4

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 30 juin 2015

Pagination : 43-65

ISBN : 978-2-7535-4273-0

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Michel Bochaca, « D'un port à l'autre : le temps dans les récits de traversée des mers du Ponant au xv^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 122-2 | 2015, mis en ligne le 30 juin 2017, consulté le 02 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/3054> ; DOI : 10.4000/abpo.3054

D'un port à l'autre : le temps dans les récits de traversée des mers du Ponant au xv^e siècle

Michel BOCHACA

Professeur d'histoire médiévale, Université de La Rochelle – UMR 7266 LIENSs

Plus encore que pour la circulation terrestre, le franchissement d'une étendue marine n'était pas au Moyen Âge une simple question de distance à parcourir¹. Le temps constituait un autre paramètre important pour le voyageur, qu'il soit marin ou simple passager. Ce dernier n'avait de plus aucune prise sur la marche du navire et était obligé de s'en remettre à l'art de naviguer du maître et de l'équipage. On peut se demander en quoi la perception du temps liée à des repères acquis sur la terre ferme se trouvait modifiée par le fait de s'aventurer sur la mer, voire altérée lorsque le périple se compliquait.

Contrairement à la Méditerranée dont la traversée aux xiv^e et xv^e siècles est assez bien connue, entre autres grâce aux récits de pèlerins chrétiens se rendant en Terre sainte², les voyages à travers les mers du Ponant, c'est-à-dire les eaux atlantiques baignant les côtes de l'Europe, n'ont donné lieu qu'à de rares écrits³. Afin de conserver une certaine cohérence au corpus de témoignages nous comparerons les expériences nautiques entre la France, l'Angleterre, l'Écosse, la Castille et le Portugal au xv^e siècle de quatre

1. Cette étude s'inscrit dans le projet de I+D HAR 2013-48433-C2-2-P, *Solidaridad y/o exclusión en las fronteras marítimas. Castilla en la Baja Edad Media* (Eduardo Aznar Vallejo – université de La Laguna, îles Canaries, Espagne).

2. Pour un aperçu général et récent, voir POUGET-TOLU, Anne, *Navires et navigation aux xiv^e et xv^e siècles d'après les récits de voyages*, Paris, L'Harmattan, 2002.

3. Les historiens qui se sont intéressés à la navigation atlantique ont centré leur attention sur les récits de grandes traversées. Voir VARELA BUENO, Consuelo (dir.), *Cristóbal Colón, Los cuatro viajes. Testamento*, Madrid, Alianza, 1992; ESCUDIER, Denis (dir.), *Voyage d'Eustache Delafosse sur la côte de Guinée, au Portugal et en Espagne (1479-1481)*, Paris, Éditions Chandeigne, 1992; AZNAR VALLEJO, Eduardo et al. (dir.), *Le Canarien. Retrato de dos mundos*, La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, 2006, 2 vol., 293 et 470 p.; AZNAR VALLEJO, Eduardo et al., *La Crónica de Guinea. Un modelo de etnografía comparada*, Barcelona, Edicions Bellaterra, 2012, 346 p.

ambassadeurs qui furent amenés à se déplacer sur mer pour les besoins de leur(s) mission(s)⁴ : Regnault Girard (La Rochelle – Écosse – La Rochelle en 1434-1436)⁵, Thomas Beckington (Angleterre – Bordeaux – Angleterre en 1442-1443)⁶, Léon de Rozmítal (France – Angleterre – France en 1466)⁷ et Roger Machado (Angleterre – Castille puis Portugal – Angleterre en 1489 et, à deux reprises, Angleterre – Bretagne – Angleterre en 1490) (fig. 1 à 4)⁸. Parmi les divers aspects des récits que les ambassadeurs eux-mêmes ou,

4. Il existe d'autres récits d'ambassade du x^v^e siècle mais qui, moins circonstanciés, fournissent peu d'informations sur le déroulement du voyage par mer. Voir *Voyages et ambassades de Messire Guillebert de Lannoy, Chevalier de la Toison d'Or, Seigneur de Santes, Willerval, Tronchiennes, Beaumont et Wahégnies 1399-1450*, Mons, Typographie d'Em. Hoyois, 1840.

5. BOCHACA, Michel, « Navigation entre la France et l'Écosse d'après le récit de l'ambassade de Regnault Girard auprès de Jacques 1^{er} Stuart (1434-1436) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 119/4, 2012, p. 35-54. Regnault Girard fut envoyé par Charles VII en Écosse pour ramener en France Marguerite Stuart, promise en mariage au dauphin Louis, ainsi qu'un contingent d'hommes d'armes. Les références citées dans le texte ou en notes renvoient aux folios du manuscrit français 17730 (Bibliothèque nationale de France). Nous avons proposé une édition des passages concernant le voyage (« Navigation... », *op. cit.*, p. 48-54).

6. BOCHACA, Michel, « Un voyage par mer d'Angleterre à Bordeaux et retour en 1442-1443 d'après *A Journal by One of the Suite of Thomas Beckington* », *Annales du Midi*, t. 125/283, 2013, p. 369-388. Thomas Beckington participa à une ambassade envoyée par Henri VI pour négocier son mariage avec la fille du comte d'Armagnac, mais il fut bloqué à Bordeaux par une offensive française en Gascogne. Les références citées dans le texte ou en notes renvoient aux pages de l'édition du récit de Thomas Beckington par NICOLAS, Nicholas Harris, *A Journal by One of the Suite of Thomas Beckington, afterwards Bishop of Bath and Wells, during an Embassy to Negotiate a Marriage between Henry VI and a Daughter of the Count of Armagnac A.D. MCCCXLII, with Notes and Illustrations*, Londres, William Pickering, 1828, p. 10-12 et 83-89.

7. PÉRICARD-MÉA, Denise, *De la Bohême jusqu'à Compostelle. Aux sources de l'idée d'union européenne. Projet du roi Georges de Podebrady (1464). Récit du voyage en Europe du seigneur Léon de Rozmítal (1465-1467)*, Biarritz, Atlantica, 2008. Léon de Rozmítal, frère de la reine de Bohême, partit de Prague en novembre 1465, traversa l'Allemagne, le nord des États bourguignons, l'Ouest de France après un crochet par l'Angleterre, puis la Castille, le Portugal, l'Aragon, avant de regagner la Bohême en février 1467. Il se présentait comme un pèlerin et prétendait « s'exercer dans l'art militaire » et « étudier les usages des différents pays ». Ces motivations officielles dissimulaient une mission diplomatique pour le compte du roi de Bohême, Georges de Podebrady (1458-1471), qui cherchait l'appui des princes européens, face au pape et à l'empereur, autour d'un projet de cour internationale destinée à régler les conflits en Europe, avec la France à sa tête. La signature du traité, prévue à Bâle le 26 février 1465, n'eut pas lieu. La tournée des cours européennes par Léon de Rozmítal visait à relancer les négociations. Reçu avec les égards dus à son rang, il ne semble pas avoir réussi dans sa mission. Les références citées dans le texte ou en notes renvoient aux pages de l'édition de Denise Péricard-Méa mentionnée ci-dessus.

8. BOCHACA, Michel, « Sea Travel at the End of the Middle Ages Based on the Account of the Embassy to Spain and Portugal Given by Roger Machado (1489) », *The Mariner's Mirror*, t. 98/4, 2012, p. 436-447. En 1489, Roger Machado conduisit une ambassade en Espagne et au Portugal pour le compte du roi d'Angleterre Henri VII. L'année suivante, il fut envoyé en mission auprès de la cour d'Anne de Bretagne, en juillet et en août. Les références citées dans le texte ou en notes renvoient aux pages de l'édition du récit de Roger Machado dans *Historia regis Henrici septimi*, GAIRDNER, James, éd., Londres, Longman, 1858, p. 157-222.

Figure 1 – Traversée Plymouth – Bordeaux par Thomas Beckington (1442)

Figure 2 – Traversée Bordeaux – Falmouth par Thomas Beckington (1443)

Figure 3 – Traversées Southampton – Laredo et Lisbonne – Padstow par Roger Machado (1489)

**Figure 4 – Traversées de la Manche par Léon de Rozmital (1466)
et Roger Machado (juillet 1490)**

dans le cas de Thomas Beckington et de Léon de Rozmital⁹, des membres de leur suite nous ont laissés nous nous intéresser aux informations relatives au temps, à sa mesure et à son écoulement en abordant successivement les temps forts du voyage par mer et la perception du temps pendant celui-ci.

Les temps forts du voyage par mer

Pour les quatre ambassadeurs et leurs accompagnants, la traversée maritime représentait une partie seulement des voyages réalisés dans le cadre de missions diplomatiques qui se déroulaient sur terre pour l'essentiel. Il s'agissait de terriens et non de marins de profession qui, selon leur intérêt pour la mer – certains la découvraient pour la première fois¹⁰ – et leur sens du récit, fournissent plus ou moins de détails. Si l'on excepte Léon Rozmital qui dissimulait les intentions profondes de son voyage, les impératifs de discrétion et de rapidité d'exécution des autres ambassades donnaient un tour particulier aux déplacements par mer par rapport à ceux entrepris à la même époque par les marchands et les pèlerins. Mais tous les récits s'accordent sur quelques points essentiels : les temps forts qui rythment le voyage du port d'embarquement jusqu'au port de destination et les inévitables contretemps qui contrarient le cours du voyage.

Choisir un port d'embarquement

À l'aller, une fois investis de leur mission, les ambassadeurs gagnaient un port pour s'embarquer. En 1434, Regnault Girard, dont on peut penser qu'il venait de Tours où séjournait alors Charles VII, se rendit à La Rochelle¹¹. Il s'agissait à cette époque du seul port atlantique de quelque importance contrôlé par le roi de France. Jean Pimor, chargé de réunir les navires néces-

9. On ignore l'identité du membre de la suite de Thomas Beckington qui rédigea le journal. Le voyage de Léon de Rozmital est connu par deux récits. Le premier est la relation officielle destinée à Georges de Podebrady, rédigée par un petit noble tchèque, Vaclav Sasek de Birkov. Le texte original en tchèque est perdu ; il est connu par une traduction en latin qu'en fit l'évêque catholique d'Olomouc, Stanislav Pavlovsky, en 1577. L'appartenance du prélat au parti catholique pro-pontifical et l'absence de toute allusion au roi de Bohême font supposer que le texte a été modifié, mais on peut penser que les détails relatifs aux aspects matériels du voyage n'ont pas été trop altérés. Le second récit est de Gabriel Tetzl, bourgeois de Nuremberg, qui le rédigea en allemand quelques années après son retour. Du fait de la personnalité des deux témoins et de la finalité différente de leurs récits, les deux témoignages se complètent, même si Tetzl est prompt à l'exagération.

10. Tel était le cas de Vaclav Sasek qui s'étonne de voir Dunkerque « encerclée par la mer » à marée haute (p. 169). Il avoue découvrir pour la première fois des navires de mer et se lance avec l'enthousiasme du néophyte dans une description de leurs caractéristiques respectives, avant de louer l'agilité des marins s'affairant dans leur mâture (p. 173).

11. Les deux contrats passés au nom de Charles VII avec Jean Pimor, chargé de fournir les navires nécessaires à l'acheminement en France de Marguerite Stuart et des hommes d'armes écossais, sont datés de Tours, les 8 et 28 septembre 1434.

saires au transport des troupes écossaises en France et qui accompagna Regnault Girard en Écosse, était un Rochelais. Thomas Beckington jeta son dévolu sur Plymouth où il arriva par étapes le 26 juin 1442 après avoir pris congé d'Henri VI à Windsor le 5 juin. La position occidentale de ce port permettait d'atteindre rapidement la haute mer en évitant une navigation en Manche qui pouvait s'avérer lente et compliquée. C'est ce qui arriva en 1489 à Roger Machado qui s'embarqua pour la Castille à Southampton mais dont le navire fut retardé par des conditions météorologiques défavorables pour sortir de la Manche et gagner l'Atlantique. L'année suivante, Machado comptait se rendre en Bretagne depuis ce même port mais son compagnon, Robert Cliford, refusa d'embarquer sur le navire de 16 tonneaux qu'il avait retenu, le trouvant trop petit. Ils se rendirent à Portsmouth où un clerc royal leur procura un passage sur la *Madeleine* de Portsmouth. De nouveau envoyé en ambassade en Bretagne quelques semaines plus tard, Roger Machado choisit Portsmouth comme point de départ.

Le choix d'un port d'embarquement plutôt qu'un autre pouvait aussi s'expliquer par la connaissance que l'ambassadeur ou des personnes de sa suite en avaient. Regnault Girard appartenait à une famille de la noblesse du bas Poitou dont des membres avaient été maires de La Rochelle. On peut penser qu'il disposait de relations qui lui permirent de trouver un hébergement, à moins qu'un ordre royal ne lui ait facilité la tâche. Roger Machado possédait une maison à Southampton. En 1489, le temps que leur navire soit prêt à partir, il accueillit chez lui Richard Nafan, un chevalier, tandis que l'autre ambassadeur, le clerc Thomas Savage, était logé chez un bourgeois de cette ville. En juin puis en août 1490, il séjourna quelques jours à Southampton avant d'aller s'embarquer à Portsmouth, les deux villes étant distantes d'une trentaine de kilomètres. En 1466, pour se rendre en Angleterre auprès d'Édouard IV, Léon de Rozmital traversa la Manche entre Calais et Sandwich. Ce choix ne tenait en rien du hasard et dénote une bonne connaissance des moyens de transport de l'époque ou le fait qu'il était bien conseillé. Vaclav Sasek rapporte que quiconque « veut naviguer vers l'Angleterre doit partir de Calais » (p. 171). Tête de pont anglaise depuis 1347, Calais permettait une traversée relativement courte en distance (25 km entre Calais et Douvres). Le mouvement régulier de navires avec l'Angleterre facilitait les chances de trouver un embarquement. Après l'avarie du premier navire affrété, Rozmital en trouva sans difficulté un deuxième pour le transporter. Enfin, la présence d'officiers anglais lui permettait de régler les formalités administratives et fiscales du passage, tout en s'assurant, dans l'optique d'une ambassade, qu'Édouard IV serait averti à l'avance de la venue du représentant du roi de Bohême.

La situation était différente au retour lorsque les ambassadeurs se trouvaient dans le pays d'accueil. Les récits à notre disposition sont souvent laconiques. Léon de Rozmital se rendit à Poole où il n'eut pas à chercher un navire en partance par ses propres moyens comme à Calais. Derrière la formule de Gabriel Tetzl : « on mit deux bateaux à la disposition de mon

maître » (p. 190), il faut voir l'intervention du roi d'Angleterre qui facilita le passage¹². Le roi du Portugal pourvut à l'hébergement de Roger Machado et de ses compagnons qui furent logés à Lisbonne dans le palais dos Estaú, situé au nord de la place du Rocio et où les hôtes de marque étaient reçus. Ils durent cependant se mettre en quête de navires pour les ramener en Angleterre. Outre l'hospitalité du roi d'Écosse, Jacques I^{er} Stuart, Regnault Girard put compter sur le réseau de connaissances de Hugues Kennedy, noble écossais qui l'accompagnait dans sa mission.

Trouver un navire et embarquer

Dans les quatre cas étudiés il s'agissait de transporter d'un pays d'Europe à un autre un groupe de personnes, les ambassadeurs et leurs serviteurs, ainsi que leurs bagages. On ignore chaque fois le nombre exact de passagers. Mais, Léon de Rozmital, grand seigneur, voyageait avec une suite nombreuse et 52 chevaux. Une fois à Calais, il se rendit à l'évidence qu'il n'était pas possible de faire traverser tout son monde. Tetzels note qu'il renvoya : « beaucoup de chevaux et d'hommes, mais uniquement de la valetaille, ne gardant que ses propres serviteurs. Aucun seigneur ne fut autorisé à emmener de domestique, sinon le sieur Jan deux valets, Achatz Frodner et Gabriel Tetzels un chacun. Il restait trente-six chevaux pour la traversée » (p. 171). Même après la sélection opérée, le transport d'un tel groupe supposait de trouver un navire assez grand et léger pour pouvoir embarquer hommes, bêtes et bagages, dont les harnais de guerre.

Les conditions matérielles et financières auxquelles les places des voyageurs furent retenues à bord des navires sont rarement précisées. La narration de la traversée de Thomas Beckington entre Plymouth et Bordeaux débute au moment de l'embarquement sur la *Catherine* de Bayonne le 10 juillet 1442 (p. 10). Lors du retour, nous savons seulement que Beckington en personne « visita » la *Hélène* de Londres le 9 décembre 1442 (p. 72). On peut penser que le navire qui conduisit Roger Machado et ses compagnons en Castille puis les deux qui les ramenèrent du Portugal en Angleterre furent affrétés par leurs soins. Cela devait aussi être le cas du premier navire retenu à Southampton en juin 1490 avant que Robert Cliford ne se fasse allouer un navire plus grand à Portsmouth par un officier royal. Nous en avons la certitude lors du second passage en Bretagne en août 1490, pour lequel Machado précise : « je fretay ung naviere de Bertaigne nommé la *Marie* de Saint Pol, lequell cousta pour me passer viii lb. sterlings » (p. 211). On imagine que les ambassadeurs se faisaient ensuite rembourser les frais qu'ils avaient engagés pour leur mission. Thomas Beckington présenta ses comptes devant l'Échiquier après son retour en 1443¹³. La formule de

12. On déduit de la suite des récits qu'ils prirent place sur un seul navire, qui fut vraisemblablement choisi par Léon de Rozmital.

13. The National Archives, Exchequer Accounts, King's Remembrancer, E 101/324/7, compte de Thomas Beckington, 28 mai-20 février 1442-1443. On trouve également trace

Regnaut Girard : « un baleinier nommé *Marie* qui était à moi » (f° 127) laisse entendre qu'il en avait fait l'acquisition lors des préparatifs de départ à La Rochelle. Le navire et son équipage restèrent en Écosse pendant toute la durée de l'ambassade. Mais il s'agit là d'un cas exceptionnel.

En général l'embarquement se faisait au dernier moment. Le confort à terre (logement, repas, liberté de mouvement, divertissements) était meilleur qu'à bord d'un navire où il fallait composer avec un espace confiné, le froid, l'humidité et la présence de l'équipage qui s'activait aux préparatifs de départ. Si, en août 1490, Roger Machado n'attendit que deux jours avant de monter à bord¹⁴, l'attente pouvait s'avérer plus ou moins longue en raison des nombreux paramètres qui conditionnaient l'appareillage. Ayant eu la sagesse de choisir des ports fréquentés, les différentes ambassades étudiées n'eurent aucun mal à trouver un navire en partance tant à l'aller qu'au retour, voire un deuxième de remplacement après une première tentative avortée, au départ de Calais dans le cas de Rozmital, ou deux affrétés à la fois à Lisbonne par Richard Nafan et par Thomas Savage, compagnons de Roger Machado¹⁵. Les délais d'attente dépendaient surtout des conditions météorologiques. Le cas extrême est celui du retour en Angleterre de Thomas Beckington, mais il est vrai que la formation d'une flotte qui devait voyager groupée ralentissait considérablement les choses. Une partie des bagages fut chargée sur la *Hélène* de Londres le 5 janvier 1443. Le navire, qui transportait vraisemblablement du vin, alla mouiller devant Soulac une fois son chargement terminé. Beckington quitta Bordeaux seulement le 10 janvier après le dîner. Une gabare le conduisit jusqu'au *Gabriel* de Hull. Il monta à bord de l'embarcation de service du *Gabriel* ; le maître de ce dernier et 18 marins le conduisirent à la force des avirons jusqu'à la *Hélène* qui attendait à Soulac. La gabare transportant le reste des bagages, plus lente et devant composer avec la marée, fit halte devant Blaye pour attendre la renverse du courant avant de rejoindre la *Hélène* le lendemain. L'appareillage se fit en deux temps : regroupement des navires devant Royan le 15 janvier et sortie de la Gironde le 17 au matin. Une semaine s'était donc écoulée depuis le départ de Bordeaux. Plus chanceux Regnaut Girard quitta La Rochelle le 14 novembre 1434 pour se rendre par la route jusqu'à Chef de Baie où une barque l'amena à bord de son baleinier¹⁶. L'appareillage eut lieu le soir même, de conserve avec la nef de Jean Pimor. Les deux navires gagnèrent

du compte de Robert Roos, compagnon de Beckington dans *Ibidem*, E 101/324/8, 11 juin-14 février 1442-1443.

14. « Le xvi^{me} jour d'icel mois je partis de ma maison [à Southampton] et allay couchier à Portemude, ou je fretay ung naviere de Bertaigne nommé la *Marie* de Saint Pol [...] lequell fut prest dedens deus jours apres que je estoie arrivé a la dicte ville de Portemude » (p. 211).

15. Un navire fut affrété par Thomas Savage et l'autre par Richard Nafan avec lequel Roger Machado revint. À l'aller, les ambassadeurs anglais voyagèrent de conserve avec le navire sur lequel des ambassadeurs castillans avaient pris place à Southampton pour retourner dans leur pays.

16. Nous ignorons combien de temps R. Girard resta à La Rochelle pour les préparatifs du voyage.

rapidement la haute mer. Nous ignorons dans quelles conditions Léon de Rozmital et sa suite se logèrent à Calais les douze jours durant lesquels ils attendirent qu'un vent favorable s'établisse pour entreprendre la traversée. Il est à peu près certain que les personnages les plus importants ne montèrent à bord qu'au dernier moment, lorsque le maître et l'équipage jugèrent qu'il était possible d'appareiller. Un détail cocasse conté par Tetzels à propos du second appareillage en fournit la preuve : le maître sortit du port dès que le vent le lui permit, laissant à terre Léon de Rozmital qui rejoignit le bord à grand peine avec l'embarcation de service (p. 172). Il a pu en aller autrement pour les personnes de moindre importance, pour les bagages et pour les chevaux dont l'embarquement demandait du temps¹⁷. Au retour, ils attendirent huit jours à Poole un temps favorable avant d'embarquer (p. 189). Enfin, Roger Machado resta à Lisbonne du 30 mai au 3 juillet 1489. Il fallut d'abord trouver deux bateaux car Richard Nafan et Thomas Savage avaient décidé d'en affréter un chacun et de les charger de sel et de sucre pour rentabiliser le voyage. Si des compatriotes anglais fournirent des contacts utiles et s'associèrent à l'opération on imagine que cela prit du temps, d'autant qu'il fallait se munir des autorisations nécessaires et payer les droits afférents auprès des agents du roi du Portugal. Une fois le fret chargé le 24 juin, la menace d'un corsaire français qui croisait à l'embouchure du Tage retarda l'appareillage. Les ambassadeurs quittèrent Lisbonne le 3 juillet et gagnèrent Oeiras par la route où ils attendirent encore quatre jours. Le 7 juillet, entre 8 et 9 heures du matin, ils montèrent enfin à bord de leurs navires qui appareillèrent peu après. De même, Roger Machado resta bloqué à Portsmouth du 22 juin au 4 juillet 1490 en attendant de pouvoir franchir la Manche pour se rendre en Bretagne car « aucun vent leur peut servir l'espace de XII jours » (p. 201).

L'attente au port jusqu'à l'appareillage pouvait donc varier dans des proportions importantes et pour des raisons indépendantes de la volonté des passagers. Mais la sortie en mer n'était pas toujours synonyme d'un voyage rapide et sans encombre.

Franchir la mer

Si on excepte le cas de la *Marie*, baleinier acheté par Regnault Girard, qui était une unité de moyen tonnage capable de se déhaler à la voile et à la rame, nous ignorons le type, le port et souvent même le nom des navires retenus pour les traversées. On peut penser qu'il s'agissait de nef, grosses unités marchandes alors en service dans l'Atlantique, propulsées par une grande voile carrée ou tref, comme le laissent entrevoir des détails glanés

17. Gabriel Tetzels raconte l'embarquement des chevaux à Poole : « Il fallut les hisser avec des cordes, puis les passer par une étroite écouteille jusque dans la cale où ils étaient si serrés qu'ils devaient se tenir debout, appuyés les uns contre les autres. »

dans le récit de Roger Machado¹⁸. Pour s'élancer en mer, elles nécessitaient des vents portants et bien établis. Les conditions météorologiques rendaient ensuite la durée de la traversée très aléatoire d'un voyage à l'autre, y compris entre l'aller et le retour sur des itinéraires identiques ou comparables. Parti de Chef de Baie le 14 novembre 1434 Regnault Girard n'arriva en Écosse que le 8 janvier 1435, après 56 jours de mer, dont une grande partie passée à affronter plusieurs tempêtes. Au retour, en dépit d'un faux départ à cause de vents contraires qui obligèrent la flotte à regagner la côte écossaise après un jour et une nuit de navigation, la traversée vers la France se fit sans encombre, même si l'imprécision du récit ne permet pas de calculer la durée du voyage. Thomas Beckington vécut une expérience similaire. Son navire appareilla de Plymouth le 10 juillet 1442 au soir ou dans la nuit du 10 au 11. Il était en Manche le 11 et, malgré des calmes persistants au cours des trois premiers jours, il arriva le 16 juillet à Bordeaux où il débarqua vers 13 heures. Le retour s'avéra beaucoup plus problématique. Resté sur la *Hélène* au mouillage à l'embouchure de la Gironde du 10 au 17 janvier 1443 avant de sortir en mer, Beckington débarqua à Falmouth seulement le 9 février en soirée, soit un mois plus tard, alors qu'il avait mis à peine six jours à l'aller. La flotte fut bloquée une quinzaine de jours à la pointe de la Bretagne par des vents contraires qui l'empêchèrent de franchir les raz bretons malgré plusieurs tentatives entre le 21 janvier et le 5 février.

Comme Thomas Beckington et Regnault Girard, Roger Machado fit l'expérience d'une navigation hivernale. Parti de Southampton le 19 janvier 1489, il débarqua à Laredo le 16 février suivant. La sortie de la Manche fut retardée par des vents contraires ou faibles qui obligèrent le navire à faire escale à Plymouth du 20 janvier au 1^{er} février, puis à Falmouth du 3 au 12 février. Une violente tempête subie dans le golfe de Gascogne les dévia loin à l'ouest de leur route initiale, ce qui les obligea à débarquer à Laredo au lieu de Bilbao. Au retour, la navigation en plein cœur de l'été ne fut par pour autant plus facile. Partis de Oeiras le 7 juillet, les deux navires affrétés par Richard Nafan et Thomas Savage furent ralentis par des calmes anticycloniques le long des côtes portugaises et galiciennes. Ils doublèrent le cap Finistère le 16 juillet et atterrirent aux Sorlingues le 20. Mais le mauvais temps freina leur progression et c'est seulement le 23 juillet que Roger Machado put descendre à terre à Padstow, petit port de la côte nord du comté de Cornouaille, tandis que Thomas Savage poursuivait sa route vers Bristol.

Lors de la première ambassade en Bretagne, Roger Machado et Robert Cliford, après avoir attendu 12 jours un vent favorable pour quitter Portsmouth prirent la mer le 4 juillet 1490 vers 9 heures du matin. Une

18. À l'aller, lors d'une tempête essuyée dans le golfe de Gascogne le 15 février 1489, R. Machado raconte que le navire se coucha sous l'effet du vent : « le grand tref tout presque noyé en la mer » (p. 162). Au retour, après l'appareillage d'Oeiras le 7 juillet 1489, il note que les deux navires « sont allés sellui jour au tref » (p. 197).

brise de nord-ouest les accompagna toute la première journée avant de tourner au sud en début de soirée. Le navire fut contraint de prendre un mouillage d'attente à Swanage, près de Poole. Profitant d'un « petit » vent et d'une marée favorable, il leva l'ancre vers 23 heures sans pouvoir aller au-delà de Weymouth où il jeta l'ancre le 5 juillet vers 5 heures du matin. L'attente au mouillage se prolongea toute la journée du 6 juillet jusqu'à 10 heures du soir. Invoquant le service du roi, Robert Cliford ordonna aux marins d'appareiller ; ils s'exécutèrent à contrecœur car le vent était faible. Ne pouvant gagner la Bretagne, il fallut faire escale le lendemain dans le port de Saint-Pierre de Guernesey. L'attente se prolongea jusqu'au 11 juillet au soir, avant de pouvoir gagner Tréguier le 12 à 6 heures du matin (p. 201-203). Au retour, la traversée Morlaix – Dartmouth se fit rapidement et sans encombre les 28 et 29 juillet 1490 (p. 209). Lors de la deuxième ambassade, Machado partit de Portsmouth le 18 août à 2 heures du matin. Après une journée et une nuit passées en mer il débarqua à Saint-Pol-de-Léon le 19 à 8 heures du matin (p. 212). On ne sait rien de la traversée vers l'Angleterre car le récit, inachevé, s'interrompt alors qu'il se trouve à Morlaix (p. 222).

Se fiant à une évaluation optimiste d'un trajet court entre l'Angleterre et la Bretagne, manquant d'expérience et faisant preuve de peu de perspicacité, Rozmital et les siens sous-estimèrent l'avitaillement nécessaire : « en quittant l'Angleterre, nous avions emporté des vivres et du fourrage pour quatre jours, ce qui correspond à la durée normale de la traversée d'Angleterre en Bretagne par bon vent ». Ils apprirent à leurs dépens qu'en mer rien n'était « normal », surtout pas le temps de traversée. Comble de malchance, ils ne purent avitailler pendant l'escale forcée de douze jours à Guernesey « où nous ne trouvâmes rien à acheter, ni pour les hommes, ni pour les bêtes. Notre dénuement était pitoyable » (p. 192). Ce sont des voyageurs exténués qui arrivèrent à Saint-Malo après 17 jours de mer. L'état des chevaux était pire encore si l'on en croit Tetzl : « nous y débarquâmes nos chevaux dans un état désastreux, incapables de marcher ni même de se tenir debout. Mon maître dut interrompre son voyage durant plusieurs jours pour leur permettre de retrouver un peu de force » (p. 193).

Une fois descendu à terre, il fallait encore trouver un hébergement le temps de refaire ses forces, de localiser son correspondant quand il s'agissait d'un prince habitué à l'itinérance et de planifier les étapes pour le rejoindre. Mais le voyageur retrouvait avec la terre ferme des repères et des pratiques qui le rendaient davantage maître de son destin.

La notion du temps et la perception de son écoulement pendant le voyage en mer

Durant toute la durée de la traversée, le voyageur se retrouvait dans une sorte d'entre-deux et subissait une situation sur laquelle il n'avait guère de prise. Les repères spatiaux et temporels auxquels il était habitué à terre s'en trouvaient en partie brouillés.

La mesure du temps qui passe

Les différentes relations d'ambassade étudiées nous sont parvenues sous la forme de copies plus ou moins tardives. Nous n'avons donc aucun moyen de savoir si leur auteur a rédigé le document original de sa main ou bien s'il l'a dicté à un secrétaire. De même, nous ignorons si l'auteur a pris des notes au fur et à mesure du voyage, dont il s'est servi ensuite pour la rédaction du rapport final, ou bien s'il s'est borné à faire appel à ses souvenirs au moment d'écrire. La précision de certains détails notamment chronologiques, tels le jour de la semaine et le quantième, la demi-journée, voire l'heure précise à laquelle les faits se sont produits, plaide en faveur de l'existence de notes de voyage qui, même si elles étaient mises par écrit avec un certain retard, témoignent d'une certaine conscience de l'écoulement du temps par leur auteur. Tel est le cas du membre de la suite de Thomas Beckington qui note au jour le jour, souvent à la demi-journée près, les principaux faits et gestes de son maître. Roger Machado pousse, quant à lui, la précision jusqu'à indiquer l'heure à laquelle survinrent les événements qu'il rapporte¹⁹. Cela dénote au passage sa capacité à évaluer celle-ci une fois en mer, sans doute par référence à la course apparente du soleil le jour et à celle des étoiles la nuit, peut-être aussi en se fondant sur le roulement des quarts assurés par l'équipage qui rythmait la vie en mer²⁰. Sans que cela soit aussi systématique, car il condense parfois le déroulement de plusieurs jours en un court passage, Regnault Girard peut lui aussi faire preuve d'une grande précision²¹. Tout en suivant un ordre chronologique, les récits de Vaclav Sasek et de Gabriel Tetzl s'avèrent beaucoup moins précis quant à la restitution des dates²².

19. « Et ce dict premier jour de fevieré sont partis de la dict ville de Pleymue environ de une heure apres mydi, et estoit cellui jour la veille de nostre Dame le Chandelleur [...] et avoient bon vent toute celle nuit jques a l'environ de trois heures apres mynuit » (p. 158).

20. Il est peu probable que les maîtres et les pilotes naviguant dans le proche Atlantique aient eu recours à des calculs astronomiques pour évaluer leur position et à des sabliers ou « horloges à sable » pour mesurer l'écoulement des heures de façon précise.

21. « Item, le jour susdict [14 novembre 1434] avecques la beneysson de Dieu prismes nostre temps et feismes voyle de la maree du soir et le xviii^{me} jour dudit moys nous trouvasmes a l'isle de Sorlingues a heure de deux heures apres minuyct » (f° 127).

22. On perd le fil de la chronologie dès le quatrième jour de voyage après le passage par Cheb, le 29 novembre 1465 (p. 141). Il faut attendre le séjour à Bruxelles durant lequel Léon de Rozmital rencontra le duc Philippe le Bon et son fils Charles (le futur Téméraire) pour entrevoir à nouveau des éléments de datation. Il fut reçu par le duc de Bourgogne « le huitième jour » après son arrivée. Les comptes de l'hôtel du duc mentionnent à la date du 30 janvier 1466 des dépenses de bouche en relation avec cette réception (p. 157 et n. 327). Rozmital et sa suite prirent congé de Philippe le Bon le dix-huitième jour après leur arrivée à Bruxelles, soit le 8 février 1466 (p. 162). S'ils se mirent en route le jour même ils firent étape à Gand la nuit du 8 au 9 février avant de gagner Bruges le lendemain. On perd à nouveau le décompte des jours lors de l'étape prolongée à Bruges en plein carnaval (p. 167-169). Enfin, par Dunkerque et Gravelines, Léon de Rozmital atteignit Calais. La traversée de la Manche intervint dans la deuxième moitié du mois de février. La chronologie du séjour en Angleterre est elle aussi difficile à établir. Au moment du retour, le seul élément de datation concret est l'arrivée à Salisbury le « vendredi précédant le dimanche

Les rapports rédigés par Regnault Girard et Roger Machado, du moins tels qu'ils nous sont parvenus à travers les copies dont nous disposons, enchaînent une série d'items correspondant aux grandes étapes ou aux moments importants des ambassades. Comme ces deux auteurs ont particulièrement soigné la forme littéraire, il faut lire le détail de chaque paragraphe pour avoir des précisions sur la chronologie. Regnault Girard organise le récit de la traversée de La Rochelle vers l'Écosse du 14 novembre 1434 au 8 janvier 1435 en cinq items. Bien qu'elle ait été incroyablement longue aux dires mêmes de l'auteur qui fait état dans le cinquième paragraphe des 56 jours de mer, dont la plus grande partie passée dans des conditions météorologiques épouvantables, la narration ne fait référence qu'à six dates précises avec l'indication du quantième et du mois. Le membre de la suite de Thomas Beckington a rédigé des paragraphes longs et compacts dans lesquels il indique les faits les uns à la suite des autres en les introduisant par la mention du nom du jour de la semaine auxquels ils se sont produits. Pour compléter la chronologie et faciliter le repérage des dates, il a porté dans la marge extérieure les mois et les quantième, ces derniers présentés parfois par groupes de deux ou plus selon le nombre de jours évoqués sur la ligne correspondante²³.

Quel que soit le parti adopté pour la présentation, la litanie des mois et des jours inscrit le récit de l'ambassade en général et du voyage par mer en particulier dans un décompte civil du temps qui est caractéristique des documents administratifs. Mais il faut rappeler que Regnault Girard et Roger Machado étaient des officiers royaux rompus aux pratiques du pouvoir. Thomas Beckington, avant de devenir évêque de Wells et de Bath quelque temps après son retour d'ambassade, fut d'abord clerc du roi. Selon les habitudes de l'époque, on trouve quelques références aux grandes fêtes chrétiennes du calendrier liturgique et aux fêtes des saints associées au quantième du jour ou en remplacement de celui-ci. À titre d'exemple on relève au fil des récits de Roger Machado les mentions de la veille, du jour et du lendemain de « Notre Dame la Chandeleur » (31 janvier, 1^{er} et 2 février 1439, p. 158), du jour de la Saint-Julien (15 février, p. 162), du jour de la Saint-Jean (24 juin, p. 196), du jour de la Madeleine (22 juillet, p. 198). Alors qu'il s'agit sans doute d'un clerc, le membre de la suite de Thomas Beckington qui a tenu le journal ne mentionne paradoxalement aucune fête religieuse mais il indique de façon systématique le jour de la semaine avec un souci de précision extrême. Plus attentifs que les autres auteurs au monde marin qui les entoure, Regnault Girard et Roger Machado notent aussi des éléments qui conditionnent et rythment la navigation (distances

de Rameaux » (p. 188), soit le 28 mars, les Rameaux tombant le 30 mars en 1466. On peut penser qu'ils mirent un jour pour se rendre de Salisbury à Poole, distants de « quatre milles ». Ils attendirent huit jours avant d'embarquer (p. 189). La traversée de retour eut donc lieu au début du mois d'avril 1466.

23. Oxford, Bodleian Library, MS Ashmole 789, f° 181 v°. *Januarii* Prima Die Martis [...] [4 lignes de texte] iii [...] Die Mercurii, die Jovis [...] [1 ligne de texte] iiii v [...] Die Veneris, die Sabbati...

parcourues par leur navire, état de la mer, force et direction du vent...), ce qui apparente leur relation à un journal de bord tel que pouvait le tenir un maître de navire²⁴. Cela fait penser à des informations glanées auprès des marins du bord et donc à des échanges entre deux mondes qui ne s'ignorent pas totalement comme le silence des sources pourrait le laisser supposer de prime abord.

En plus de leur date, les faits rapportés sont parfois situés selon le moment de la journée (matin, soir, nuit), voire en fonction de l'heure à laquelle ils se sont produits. Regnault Girard fournit quelquefois ce genre de détail, le membre de la suite de Thomas Beckington assez souvent et Roger Machado de façon quasi systématique. Cela signifie qu'une fois à bord et même lorsque la traversée durait, certains des passagers au moins gardaient une notion précise du temps. Les principaux repères qui permettaient de mesurer l'écoulement du temps en mer ne différaient pas de ceux utilisés à terre pour rendre compte de la chronologie d'un voyage. Il faut rappeler qu'il s'agit de terriens s'aventurant sur la mer pour les besoins de leur mission et qui, après un intermède maritime obligé, retrouvaient la terre ferme avec un soulagement à peine dissimulé.

La dilatation du temps : retards et lenteurs

Une fois en mer, des aléas météorologiques pouvaient entraver la progression du navire. Fin mars-début avril 1436, les vents contraires obligèrent la flotte qui ramenait en France Marguerite Stuart et un contingent écossais à faire demi-tour et à regagner la côte avant de reprendre la mer pour une traversée cette fois réussie²⁵. Le manque de vent ralentissait la marche : Thomas Beckington en fit l'expérience durant les premiers jours de son voyage entre Plymouth et Bordeaux ainsi que Roger Machado lors du retour du Portugal où il fallut dix jours pour doubler le cap Finistère après le départ d'Oeiras le 3 juillet 1489, soit pour parcourir une distance d'environ 480 kilomètres (p. 197)²⁶. Partis de Portsmouth à destination de la Bretagne le 4 juillet 1490, Roger Machado et Robert Cliford durent attendre à l'ancre devant Poole, une partie de la nuit, la renverse du courant « pour ce que le vent et la maree nous estoit contraire ». Puis « un petit de vent » les retint une journée au mouillage à Weymouth. Sommés par Robert Cliford de reprendre la

24. Il n'est pas certain que des journaux de bord aient été tenus de façon régulière par les maîtres de navires croisant le long des côtes européennes. Les rares écrits conservés qui s'apparentent à ce type de document nautique semblent avoir été produits à titre de rapports pour rendre compte après coup aux commanditaires. Tel est le cas du journal de Luca di Maso degli Albizzi, capitaine des galères de Florence lors du voyage de Flandre de 1429-1430. Voir MALLET, Michael E., *The Florentine Galleys in the Fifteenth Century*, Oxford, Clarendon Press, 1967, p. 193-275.

25. « Tost apres eusmes assez bon vent et feismes voyle [...] Et feismes voyle celluy jour et celle nuyct, puy le vent nous fut contraire et nous convient retourner en ung des havres d'Escoce. Et apres nous revient bon vent si reprismes la mer » (f° 143 v°-144).

26. Dans des conditions optimales, sur la base d'une vitesse moyenne de 5 à 6 nœuds, les 480 kilomètres auraient été parcourus en deux journées ou en deux journées et demie.

route, les marins s'exécutèrent de mauvaise grâce « pour ce que le vent nous estoit escars ». Plus expérimentés que les deux ambassadeurs, ils avaient vu juste car le vent tomba, obligeant le navire à faire escale à Guernesey où ils restèrent du 7 au 11 juillet avant de pouvoir rallier Tréguier le 12 juillet (p. 201-203). Parfois, bien qu'assez soutenu pour pousser le navire, le vent ne soufflait pas dans la direction souhaitée; les nefs qui avaient du mal à remonter au vent ne pouvaient l'utiliser pour s'élancer vers la haute mer. Il fallait alors attendre que s'établisse un vent portant. Roger Machado connut tour à tour tous ces désagréments lors de la traversée vers la Castille. Parti de Southampton le 19 janvier 1489, le navire qui le transportait fut obligé de s'abriter à Plymouth du 20 janvier au 1^{er} février, puis à Falmouth du 3 au 12 février avant de pouvoir enfin gagner l'Atlantique (p. 157-160)²⁷.

Un vent violent qui malmenait les navires était tout aussi problématique. Il fallait prendre la cape pour étaler le mauvais temps ou mettre en fuite s'il y avait de l'espace pour courir. Dans un cas comme dans l'autre, le navire déviait de la route prévue. Après un début de traversée rapide et sans problème, le baleinier de Regnault Girard rencontra une forte dépression : « le XVIII^{me} jour dudit mois nous trouvasmes a l'isle de Sorlingues a heure de deux heures apres minuict. Et illec soudainement nous prist si grande et merveilleuse tormente que ne peusmes recouvrer l'avre de ladicte isle, ne aussi recouvrer la terre d'Illande, si nous convint par le conseil des mareans prendre la grand mer oseane. Et nous dura ladicte tormente cinq jours et cinq nuyctz, et nous gecta par dela les llandes selon la carte plus de cent lieues, et par force de ladite tormente escartasmes la nef dudict Pimor. Et ladicte tormente cessée retournasmes vers Illande et le XXVIII^{me} jour dudit mois de novembre par la grace de Dieu arrivasmes au bout de Illande » (fol. 127). Le navire à bord duquel avait pris place Roger Machado pour aller en Castille fut lui aussi surpris par une dépression dans le golfe de Gascogne. Pour étaler le coup de vent, il fit alors une route plus à l'ouest que celle qui avait été initialement prévue, ce qui obligea ensuite l'équipage à mettre le cap à l'est et à débarquer les passagers à Laredo et non pas à Bilbao comme cela avait été envisagé au départ.

La rupture du mât lors de la seconde tempête subie entre Guernesey et Saint-Malo mentionnée par le seul Gabriel Tetzl semble relever de la dramatisation volontaire du récit²⁸. Vaclav Sasek fait état d'un gréement mal-

27. Les facteurs météorologiques sont clairement mis en avant : « le vent se calmist et chancea au west et apres au sudest et estoit sy contraire que force leur estoit de prendre le port de Fallamue. Mes avant que ilz pouvoient gaingner le dict port ils furent sur la mer toute celle veille de la Notre Dame et le jour de Notre Dame. Et le lendemain de la Notre Dame ilz arriverent a la terre de Fallamue, qui estoit le tiers jours de fevrier, et arriverent aveques grande tempeste de vent, pluie et mauvés et rigueurs de tamps. Et en ceste ville de Fallamue ces dicts embassadeurs se tindrent avant que aucun tans leurs vient pour partir l'espasse de x jours » (p. 158-159).

28. Gabriel Tetzl met aussi au compte de la tempête le fait que le navire soit resté en mer 17 jours, ce qui est soit une exagération soit une erreur selon la façon dont on interprète son propos (p. 193).

mené par les bourrasques mais sans aller jusqu'au démâtage : « le bateau s'emplissait d'eau de mer pénétrant par les écoutilles. Les voiles ne pouvaient être amenées en raison de la violence des vents [...] il [le navire] donnait de la bande de façon inquiétante ». Il est probable que les hommes non utiles sur le pont, dont les passagers, étaient regroupés dans la cale, et que ce confinement aggravait l'inconfort et le sentiment d'insécurité. En dehors des tempêtes, les mentions d'avaries du gréement ou de la coque sont rares. La voie d'eau qui se déclara à bord du navire emprunté lors la première tentative de traversée Calais – Sandwich par Léon de Rozmital n'en est que plus exemplaire. On en ignore la cause mais la situation devint rapidement préoccupante. Gabriel Tetzl raconte que « l'eau qui s'engouffrait atteignit rapidement la hauteur du poitrail des chevaux » ; on imagine la panique des hommes et des bêtes. Profitant d'un changement de la direction du vent, le navire put virer et revenir à Calais. Il est possible que, gîtant sur l'autre bord, les entrées d'eau par le flanc désormais au vent cessèrent ou pour le moins diminuèrent. Rien n'est dit sur une quelconque tentative de l'équipage pour aveugler la voie d'eau ou pour assécher la cale²⁹. Le retour au point de départ, la recherche d'un nouveau navire et l'attente avant d'appareiller retardèrent d'autant Léon de Rozmital et sa suite.

Un autre impondérable était les rencontres en mer avec d'autres navires. En avril 1466, aussitôt après avoir quitté Poole, le navire transportant Léon de Rozmital fut intercepté par deux « galions de guerre³⁰ » (p. 189) puis, après une escale forcée à Guernesey à cause de vents contraires, par « deux nouveaux galions » (p. 190). Il s'agissait de galères, dont Vaclav Sasek, mieux informé que Gabriel Tetzl qui y voit des « pirates », précise : « pensant que nous étions des Français. Ces galions anglais sont en effet chargés de défendre les mers contre les Français » (p. 190). Suite à une attaque française en 1464, une tension croissante s'était instaurée sur mer entre les deux royaumes. La tactique qu'on observe aux détours du récit³¹ consiste à profiter de la supériorité numérique (deux contre un), de l'avantage du positionnement (interception en faisant une route sous le vent de l'adversaire pour lui couper le passage) et de la manœuvrabilité (à

29. Une avarie survenue en mer pouvait avoir de graves conséquences comme en témoigne la mésaventure de la nef vénitienne *Querina*, qui se retrouva en perdition au large des îles Britanniques en 1431, à cause d'un gouvernail d'étambot endommagé lors d'un talonnage à l'entrée du port de Cadix et qui fut mal réparé. Et encore dans ce cas il y eut des survivants pour raconter cette fortune de mer (voir Pierre Querini, Cristoforo Fioravante & Nicolò de Michiel, *Naufragés*, Judde de Larivière, Claire, trad., Toulouse, Anacharsis, 2010).

30. Parlant des navires de mer vus à son arrivée en Angleterre, Vaclav Sasek avait déjà fait allusion aux « galions » qu'il décrit comme des navires « propulsés par des rameurs qui parfois peuvent être au nombre de deux cents. C'est le meilleur type de bateau par sa puissance et sa longueur. Il peut naviguer par vents favorables ou vents contraires. Il est le plus utilisé pour les batailles navales car il peut embarquer une centaine d'hommes » (p. 173).

31. La première interception au large de Poole ne donne pas lieu à un long développement de la part de Vaclav Sasek. Gabriel Tetzl ne la mentionne pas.

chaque fois les galères vont au contact du voilier, signe qu'elles sont plus rapides). Une fois l'adversaire à portée de canon, il s'agit de l'intimider en le bombardant pour qu'il s'immobilise, afin de le contrôler et éventuellement de l'arraisonner³². Tirs au but ou bien coups de semonce ? Il n'est fait aucune allusion à des dommages matériels ou humains. Lors du second accrochage, on se parle d'un bord à l'autre pour se présenter, ordonner de mettre en panne, puis mettre une chaloupe à la mer pour venir vérifier de visu les lettres d'accréditation que l'équipage ou les passagers du navire suspect prétendent posséder. En juin 1489, la présence d'un corsaire français, Michel de Saint-Germain, croisant à l'embouchure du Tage retarda le départ de Roger Machado du Portugal (p. 196-197). En 1490, ralenti par les calmes alors qu'elle arrivait devant Saint-Pierre de Guernesey, la *Madeleine* de Portsmouth, de 60 tonneaux, transportant Roger Machado et Robert Cliford, dut repousser l'attaque de deux navires français, l'un de Saint-Malo de 40 tonneaux, l'autre de Cherbourg de 30 tonneaux, tous deux plus petits qu'elle mais plus manœuvrables par vent faible et d'un tonnage global supérieur (p. 202). Mais, de victime potentielle d'une agression, un navire pouvait devenir à son tour agresseur si les circonstances s'y prêtaient. C'est ainsi que la flottille à laquelle s'était jointe la *Hélène* qui ramenait Thomas Beckington en Angleterre surprit à l'ancre à Crozon onze bateaux flamands et cinq hollandais, dont neuf parvinrent à s'échapper. Les autres furent retenus le temps de vérifier s'ils ne transportaient pas des ennemis du roi d'Angleterre ou des marchandises leur appartenant. Rien de suspect n'ayant été trouvé à leur bord, ils furent autorisés à poursuivre leur route (p. 85-87).

Du moins les ambassadeurs n'eurent-ils pas à subir les contretemps que connaissaient parfois les marins et les marchands, comme la saisie du navire et de sa cargaison par des autorités portuaires agissant au nom du roi ou à la requête de locaux qui demandaient l'exécution de lettres de marque contre les ressortissants d'une autre nation.

Quand le temps échappe aux hommes

Cantonnés dans un rôle passif une fois à bord du navire, depuis l'embarquement jusqu'au débarquement, les passagers devaient s'en remettre aux décisions du maître et à l'habileté des marins pour les choix de navigation et les manœuvres. De fait, les détails nautiques qui concernent la conduite et la marche des navires sont totalement passés sous silence. Sauf exceptions, les marins sont les grands absents des récits. Il arrive que le temps paraisse long à des passagers désœuvrés vivant dans des conditions

32. Gabriel Tetzl, prompt à l'emphase, donne le beau rôle à son camp pour justifier le second arraisonnement sans la moindre résistance de leur part : « Nous nous retrouvâmes à la portée de deux bateaux pirates qui nous bombardèrent avec une telle violence que notre riposte fut vaine et que nous dûmes capituler pour éviter qu'ils ne nous fassent couler. Aussitôt ils se précipitèrent à l'abordage, prirent possession de nos barques et nous firent prisonniers pour une demi-journée. »

inconfortables. Un membre de la suite de Thomas Beckington note avec une certaine lassitude le 15 juillet 1442 : « au même endroit sur la rivière (Gironde) », alors que le voyage touchait à sa fin et avait été assez rapide (fol. 175). Lors du retour en Angleterre, le temps paraît s'éterniser du fait de l'accumulation des contretemps. Regnault Girard déplore de son côté les 56 jours de mer : « Et a compter depuis le xxiiii^e jour dudict moys de novembre³³ que partismes de La Rochelle jusques audict viii^e jour de janvier demourasmes sur la mer cinquante et six jours en fin cueur d'hyver et en tourmente, se eusmes fort a souffrir en grandz perilz et adventures qui trop longs seroient a reciter. » (f^o 127 v^o).

Mais il y avait pire encore que le temps trop long à s'écouler. Exposé aux caprices météorologiques, le temps personnel du narrateur, c'est-à-dire le cours de sa propre existence, menaçait parfois de s'interrompre brutalement et le voyageur effrayé pouvait croire venue la dernière heure de sa vie terrestre. Confronté à une peur panique de la mort, exacerbée par le fait de périr noyé en mer et de ne pas disposer de sépulture en terre consacrée, ce qui hypothéquait toute chance de salut lors du Jugement dernier³⁴, le chrétien pouvait être alors tenté d'essayer d'« acheter du temps » auprès de Dieu, dans une tradition de « marchandage spirituel » fortement ancrée dans les habitudes par le culte des reliques et la pratique des pèlerinages, et encouragée au sommet de l'Église par la vente des indulgences. Aussitôt arrivé en Écosse, Regnault Girard, avant même de se rendre auprès de Jacques I^{er}, fit un détour pour accomplir un pèlerinage qui paraît faire suite à l'exaucement d'un vœu fait en mer : « nous allâmes à Saint-Toerguen³⁵ au pays de Galloway car nous y étions venus pour le danger où avions été et lui offrir une nef d'argent où les armes du roi furent apposées » (fol. 128). Dans les moments de péril extrême, les marins et les voyageurs imploraient la Vierge, les saints auxquels ils vouaient une dévotion plus particulière ou bien, en bloc, tous les saints et les saintes du Paradis, voire Dieu en personne ; ils faisaient des vœux de pèlerinage pour implorer leur intercession afin qu'ils les tirent de la situation de grand danger physique et spirituel dans laquelle ils se trouvaient. Pris dans une effroyable tempête lors de la traversée du golfe de Gascogne, le navire sur lequel Roger Machado voyageait faillit chavirer le 15 février 1489 : « et tous les ambassadeurs a prier a Dieu et a tous les sains de Paradis et non pas eulx tant seulement mes tous ceulx qui estoient dedans cellui naviere. Mes Dieu par sa grace et par les prieres et pelerinaiges qui furent promis aulx bons sains estoient reconfortés et saulvés » (p. 162). Sans doute encore sous le coup d'une peur rétrospective, Roger Machado établit dans le récit écrit *a posteriori* la

33. Erreur du copiste. L'appareillage a eu lieu le 14 novembre. Du 14 novembre 1434 au 8 janvier 1435, il y a bien 56 jours.

34. TREFFORT, Cécile, « Le corps du noyé et le salut de son âme dans la tradition chrétienne occidentale », dans CHAUNAUD, Frédéric (dir.), *Corps submergés, corps engloutis. Une histoire des noyés et de la noyade de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Creaphis, 2007, p. 113-121.

35. Il pourrait s'agir de Kentigern ou Cyndeyrn, saint légendaire du vi^e siècle qui fut le saint patron de Glasgow jusqu'à la Réforme protestante.

relation avec le saint du jour : « celluy jour de fortune estoit le lundi et estoit le jour de saint Jullian auquel furent fais grans prieres par auchuns que il lui pleut nous amvoier bon logis comme il fist » (p. 162). Entre Guernesey et Saint-Malo, le navire transportant Léon de Rozmital fut pris dans une « violente tempête », « une effroyable tempête » à en croire Tetzl, (p. 191-192). Les marins, qui, selon Sasek, ne semblent pas avoir vu venir le mauvais temps, ne purent arriser la voile à cause de la force que le vent exerçait sur elle. L'obscurité de la nuit aggrava la situation, du moins la perception qu'en avaient des passagers réduits à la condition de témoins impuissants et apeurés : le « vent soufflant avec force causa la panique sur le bateau ». La peur est palpable sous la plume de Sasek et de Tetzl dont les réactions sont similaires à celles d'autres voyageurs confrontés au même danger : « nous avons cru notre dernière heure arrivée » (G. Tetzl), « tous nous sommes tombés à genoux en remerciant Dieu de nous avoir tirés d'un si mauvais pas et de nous avoir conservés en vie » (V. Sasek), bien qu'habituellement l'imploration directe de Dieu ou l'appel à l'intercession des saints comme les formulations de vœux et les promesses de pèlerinages aient lieu au plus fort de la tempête et non une fois celle-ci calmée. La prière collective prend ici valeur d'action de grâce.

Un autre type de demande d'intercession consistait à prier pour que le vent revienne. Partie de Plymouth dans la nuit du 10 au 11 juillet 1442, la *Catherine* de Bayonne, à bord de laquelle Thomas Beckington avait pris place, manqua de vent durant les premiers jours de la traversée. Alors que les gens de mer se montraient impuissants à changer cet état, le clerc qu'était Beckington adressa à la Vierge d'Eton³⁶ une prière aussitôt reprise en chœur par les passagers anglais ; on ignore si les marins bayonnais s'y associèrent. Comme par miracle, leur vœu fut aussitôt exaucé avec le retour d'un bon vent qui ne leur fit plus défaut jusqu'à l'embouchure de la Gironde (p. 11). On ne saurait oublier que l'auteur, vraisemblablement un clerc de l'entourage de Thomas Beckington, reproduit ici un schéma providentiel propre aux mentalités religieuses de son époque.

Il est rare que les passagers interfèrent dans la conduite du navire qui relevait des seules compétences du maître et de son équipage. C'est pourtant ce que fit Robert Cliford, envoyé en ambassade en Bretagne en compagnie de Roger Machado et agacé par les contretemps successifs depuis leur départ de Portsmouth le 4 juillet 1490. Tenant à mener sa mission dans les plus brefs délais et invoquant les impératifs du service du roi il admonesta le 6 juillet l'équipage de la *Madeleine* de Portsmouth pour que celui-ci quittât au plus tôt le mouillage d'attente pris la veille près de Weymouth. Les marins s'exécutèrent de mauvaise grâce : « le vi^{me} jour au soir a x heures enpartismes de Weimude a l'encontre de la voullenté des maroniers pour ce que le vent nous estoit escars, mes mester Clifffort leur comande de s'enpartir pour en faire plus grandes diligence de abergier le voiaige et accomplir ce que le roy nous avoit commandé » (p. 201). Le

36. Vénérée à Notre-Dame d'Eton, près de Windsor.

« temps du roi » et la célérité avec laquelle il convenait de servir le souverain l'emportaient sur le temps du maître et de l'équipage, lui-même déterminé par le temps atmosphérique présent et celui à venir prévisible à partir de l'observation des éléments naturels, quitte à bousculer les usages et les hiérarchies à bord.

•

Alors que les divers écrits retenus renvoient à des périple qui s'étalent sur près d'un demi-siècle et que leurs auteurs n'ont aucun lien entre eux, sauf le fait d'avoir conduit des ambassades, les récits présentent des similitudes. La traversée maritime est souvent perçue comme un intermède obligé et une épreuve redoutée dans un voyage terrestre plus long qui, bien que hasardeux et dangereux, ne semble pas susciter les mêmes craintes. Trouver par ses propres moyens un navire sur lequel embarquer pour aller d'une côte de l'Europe à une autre ne paraît pas présenter de difficulté dans la seconde moitié du xv^e siècle. Une fois sa place retenue, le voyageur n'embarque qu'au dernier moment, lorsque l'appareillage est imminent, l'attente au port de vents favorables pouvant être longue. Une fois la traversée entamée, le passager est un témoin passif qui n'a aucune prise sur le navire qui le transporte et sur les événements qui affectent celui-ci. Les aléas météorologiques conditionnent le déroulement du voyage (durée variable, escales forcées pour attendre un vent favorable, modifications de la route prévue en fonction de l'état de la mer et du vent...). Les rencontres avec d'autres navires – le plus souvent à proximité des côtes – peuvent s'avérer tout aussi dangereuses que le fait d'affronter les éléments naturels. Mais les aléas et les dangers de la navigation inspirent en général les auteurs et leur fournissent la matière du récit littéraire, alors que les moments de beau temps et de progression sans problème sont expédiés en quelques mots. La fin de la traversée est souvent accueillie avec soulagement, signe que le voyage par mer est une épreuve pour les corps, qui suscite de grandes peurs et met les âmes en danger.

Terriens, peu ou pas du tout familiarisés avec la mer, les narrateurs s'avèrent être en général de bons observateurs, dont les témoignages pallient en partie l'absence d'écrits émanant des gens de mer en dehors des voyages d'exploration. Malgré cela, divers aspects restent dans l'ombre. Les navires et les manœuvres sont rarement décrits. La vie en mer pendant les traversées (nourriture, couchage, froid, humidité, mal de mer...) et les relations avec l'équipage et avec les autres passagers nous échappent totalement. Paradoxalement, c'est Gabriel Tetzl, le moins précis sur les faits maritimes, qui livre quelques éléments. Le mauvais temps les accompagna durant toute la traversée entre Calais et Sandwich, si bien que Rozmital « et quelques uns de ses compagnons souffrirent d'un tel mal de mer qu'ils gisaient sur le pont comme morts ». Tetzl, qui narre le voyage à la troisième personne, ne précise pas s'il était au nombre des incommodés. Lors du retour il note non sans amertume que les navires fournis par le roi d'Angleterre « manquaient de confort ». Sans doute se souvenait-il *a poste-*

riori des mauvaises conditions d'une interminable traversée et généralisait-il de façon un peu abusive.

Le fait d'extraire la partie relative au voyage par mer de récits plus généraux et de centrer l'analyse sur les traversées des mers du Ponant ne doit pas faire oublier la dimension comparative avec la Méditerranée (possible transfert de modèle d'un genre narratif vers l'Atlantique) et de façon plus large avec la littérature de voyage qui connaît un bel essor à la fin du Moyen Âge et à la Renaissance. Il reste donc encore de vastes horizons à explorer.

RÉSUMÉ

Compte tenu de la rareté des écrits laissés par les marins de l'Atlantique de la fin du Moyen Âge, en dehors du contexte des grandes découvertes, les récits de voyageurs qui empruntèrent un navire au cours de leur périple, au nombre desquels figurent les ambassadeurs, permettent de pallier partiellement ce vide. Un Français, Renaud Girard, deux Anglais, Thomas Beckington et Roger Machado, et un Tchèque, Léon de Rozmítal, amenés à traverser la Manche, le golfe de Gascogne ou le proche Atlantique dans les années 1430-1490 pour les besoins de leur(s) mission(s) fourniront la matière de l'étude, avec pour fil conducteur une réflexion sur la manière dont le temps est perçu par ces personnages et les membres de leur suite au cours d'un voyage par mer, considéré depuis l'arrivée sur le port d'embarquement jusqu'au débarquement dans le port de destination.

ABSTRACT

There are very few extant accounts left by Atlantic sailors of the late Middle Ages, outside the context of the great discoveries. The accounts of travelers, such as the ambassadors, who borrowed ships during their voyage allow us to help fill this gap. A Frenchman, Renaud Girard, two Englishmen, Thomas Beckington and Roger Machado, and a Czech, Leon Rozmítal, who crossed the Channel, the Bay of Biscay and the near Atlantic during the years 1430-1490 in order to fulfill their duties provide us with a means to study how they, and their suites, perceived time during a sea voyage, from their arrival in their port of embarkation to their later disembarkation.