

Navigation entre la France et l'Écosse d'après le récit de l'ambassade de Regnault Girard auprès de Jacques Ier Stuart (1434-1436)

Sailing between France and Scotland from the report of the embassy of Regnault Girard to James I Stuart (1434-1436)

Michel Bochaca



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/2490>

DOI : 10.4000/abpo.2490

ISBN : 978-2-7535-2236-7

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 31 décembre 2012

Pagination : 35-53

ISBN : 978-2-7535-2234-3

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Michel Bochaca, « Navigation entre la France et l'Écosse d'après le récit de l'ambassade de Regnault Girard auprès de Jacques Ier Stuart (1434-1436) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 119-4 | 2012, mis en ligne le 31 décembre 2014, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/2490> ; DOI : 10.4000/abpo.2490

Navigation entre la France et l'Écosse d'après le récit de l'ambassade de Regnault Girard auprès de Jacques I^{er} Stuart (1434-1436)

Michel BOCHACA

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

En 1434 Charles VII envoya une ambassade auprès du roi d'Écosse Jacques I^{er} Stuart¹ pour aller chercher la fille de ce dernier, Marguerite², promise en mariage au Dauphin Louis depuis 1428, mais aussi pour amener en France 2 000 hommes d'armes écossais destinés à renforcer l'armée royale. La délégation française dirigée par Regnault Girard, seigneur de Bazoges, conseiller et maître d'hôtel du roi, pris la mer devant Chef de Baie, près de La Rochelle, le 14 novembre 1434. Elle n'y revint que le 18 avril 1436. Marguerite Stuart fut ensuite conduite jusqu'à Tours où la mission de Regnault Girard prit fin. Elle y épousa le Dauphin Louis le 24 juin 1436.

Par un heureux hasard documentaire nous possédons le récit de cette ambassade que Regnault Girard a rédigé lui-même à la manière d'un rapport ou bien a fait écrire par un secrétaire à l'issue de sa mission en Écosse et dont la Bibliothèque nationale de France conserve une copie³. Sans chercher à se faire valoir outre mesure mais tout en se montrant zélé et soucieux des intérêts de son maître, il raconte le déroulement de sa mission. Entre autres détails, il a consigné avec une relative minutie les préparatifs du voyage et les conditions dans lesquelles s'effectuèrent les deux traversées par mer entre la France et l'Écosse, à l'aller et au retour, fait assez rare pour mériter une étude à part entière⁴.

1. Jacques I^{er} Stuart, roi d'Écosse de 1406 à 1437.

2. Fille de Jacques I^{er} Stuart (1425-1444).

3. Bibliothèque nationale de France, Manuscrit Français 17730, f° 119-148. Le document tel qu'il nous est parvenu est une copie incomplète. Il manque au moins le premier feuillet.

4. Les techniques de navigation dans le proche Atlantique à la fin du Moyen Âge peuvent être entrevues à travers des routiers à l'exemple de celui de Pierre Garcie. Voir :

Issu d'une famille noble du Poitou, Regnault Girard était le fils de Jean Girard, chevalier, seigneur de Bazoges, et de Marie de Luneau, fille de Jean Luneau, chevalier, qui apporta en dot la terre de Bazoges-en-Pareds. Jean Girard mourut avant le 1^{er} avril 1410, date à laquelle sa veuve prêta hommage pour la terre de Bazoges. En 1418, elle fit hommage au nouveau comte de Poitou, le dauphin Charles. À partir de 1430, seul apparaît son fils Regnault. Seigneur de Bazoges, il était aussi seigneur de la Tour-d'Anguitard à Poitiers en 1430 et il fit reconstruire la tour de Moricq en Poitou en 1435. Les Girard figurent parmi les grandes familles échevinales de La Rochelle durant la première moitié du xv^e siècle et se signalent par leur attachement à la cause du roi de France. Un Regnault Girard, licencié ès lois, seigneur de Bazoges en Poitou, fut maire de cette ville en 1407⁵. Messire Regnault Girard, chevalier, seigneur de la tour d'Anguitard, fut également maire en 1413⁶. Pendant son mandat il aurait été fait prisonnier par les Anglais et emmené en captivité à Bordeaux⁷. Le 19 mars 1429, Regnault Girard, seigneur de Bazoges – vraisemblablement le personnage qui nous intéresse –, et Laurent Poussard, seigneur de Faye, équipèrent quatre barges, montées par 300 hommes, et participèrent aux opérations qui aboutirent le 31 mars à la reprise de Mornac, enlevé quelques semaines auparavant par un parti anglo-gascon⁸. On le voit ensuite évoluer dans l'entourage de Charles VII au cours des années 1430⁹. Il conduisit avec Raoul de Gramont une ambassade auprès du duc de Bretagne, Jean V, qui aboutit à la signature du traité de Rennes le 25 mars 1432¹⁰. En novembre 1434, Charles VII confia donc

BOCHACA, Michel et ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz, « Savoir nautique et navigation dans le golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge d'après le *Grant routtier, pylottage et encrage de la mer* de Pierre Garcie dit Ferrande », *Cuadernos del CEMYR*, n° 15, 2007, p. 91-107. Les rares récits de traversées maritimes conservés pour le xv^e siècle ne sont pas écrits par des marins mais par des hommes d'armes, tel Gutierre Díaz de Games, auteur du *Victorial*, ou, à l'égal de Regnault Gérard, par des ambassadeurs comme Thomas Beckington et Roger Machado, respectivement au service des rois d'Angleterre Henri VI et Henri VII. Voir : 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) », *Mariner's Mirror*, vol. 98-4, 2012, p. 436-447; BOCHACA, Michel et AZNAR VALLEJO, Eduardo, « Navigation atlantique de trois galères castillanes au début du xv^e siècle d'après *Le Victorial* : de la chronique chevaleresque à l'histoire maritime », à paraître (*Anuario de Estudios Medievales*); 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* », à paraître (*Annales du Midi*).

5. *Archives historiques de la Saintonge et de l'Aunis*, t. XIV, 1886, p. 265. Jehan Girard, écuyer, seigneur de Gibran, fut maire de La Rochelle en 1433 (*Archives historiques de la Saintonge et de l'Aunis*, t. XIV, 1886, p. 298), ainsi que Joachim Girard, écuyer, de la maison de Bazoges, en 1453 (*ibid.*, p. 320).

6. *Ibidem*, t. XIV, p. 270-271.

7. *Ibid.*, t. XIV, p. 272-273.

8. LA RONCIÈRE, Charles de, *Histoire de la marine française*, Paris, 1900, t. II, p. 256-257.

9. S'il est difficile d'établir un lien entre les personnages homonymes, maires de La Rochelle en 1407 et 1413, la généalogie et la carrière de Regnault Girard, seigneur de Bazoges et de Moricq, sont mieux connues (*Archives historiques du Poitou*, t. XXIV, 1893, p. 77-79, n. 1, et t. XXXII, 1903, p. 218-219, n. 1).

10. VALLET DE VIRVILLE, Auguste, *Histoire de Charles VII et de son époque, 1403-1461*, Paris, 1863, p. 300.

la direction de l'ambassade en Écosse à un serviteur dévoué et compétent. Homme d'armes et administrateur, Regnault Girard, alors « conseiller et maître d'hôtel » du roi (f° 121¹¹), n'était pas un marin de métier et ne semble pas avoir eu auparavant d'expérience dans le domaine nautique. C'est la vision d'un terrien s'aventurant sur « la grande mer océane » (f° 127) contraint et forcé par les besoins de sa mission, – nous verrons qu'il hésita à se lancer dans cette aventure –, qui nous est transmise à travers son récit. La précision du vocabulaire maritime employé et les nombreux détails fournis sur la navigation dénotent cependant une observation attentive et une bonne compréhension des choses de la mer¹². En combinant les informations fournies pour l'aller et le retour, il est possible de reconstituer les étapes d'un voyage type par mer à la fin du Moyen Âge, sans toutefois perdre de vue les spécificités de la mission diplomatique de Regnault Girard et la dimension militaire de l'acheminement de troupes par mer lors du retour en France.

La préparation des deux voyages par mer

Obéissant à l'injonction que Charles VII lui adressa en octobre 1434 (f° 120 v°)¹³ de prendre la mer le 14 novembre 1434, Regnault Girard n'a pas choisi la date de son départ (f° 126). Il se risqua sur l'Atlantique à la fin de l'automne, époque à laquelle les conditions climatiques se dégradent avec l'arrivée de dépressions océaniques synonymes de tempêtes. Cela permettait en revanche d'entreprendre une traversée plus discrète en limitant les risques de rencontres indésirables, anglaises au premier chef, sur des routes maritimes alors moins fréquentées, mesure de prudence nécessaire pour ce type d'entreprise à buts diplomatiques et militaires. Conscient que « estoit ladicte ambassade bien dangereuse et perilleuse » et voulant « eschiver le dangier de la mer », Regnault Girard chercha tout d'abord à déclinier la mission en prétextant « que la saison estoit contraire contre tout droit de maroiaige comme en la saison de l'hyver, que aussi pour ce que le Roy

11. Afin d'alléger l'appareil de notes, nous revoyons directement au texte de Regnault Girard en indiquant entre parenthèses le ou les folios cités.

12. Pierre Champion, dans sa biographie de Marguerite Stuart (*La dauphine mélancolique*, Paris, 1927, p. 23-38), résume à grands traits la traversée entre la France et l'Écosse en prenant des libertés avec le texte de R. Girard. Voir aussi : CONTAMINE, Geneviève et Philippe (dir.), *Autour de Marguerite d'Écosse. Reines, princesses et dames du xv^e siècle*. Actes du colloque de Thouars (23 et 24 mai 1997), Paris, 1999.

13. Le début du récit manque et l'interprétation des premiers feuillets conservés est d'autant plus malaisée que les dates mentionnées ne comportent pas de millésime. On peut penser qu'il s'agit de l'année 1434. Charles VII répond à une lettre que lui adressa Jacques I^{er} Stuart depuis Édimbourg le 8 janvier (f° 119-120). On ignore la date de réception de cette lettre à la cour de France. Le roi et son conseil, qui séjournaient à Tours, décidèrent d'envoyer chercher Marguerite Stuart en Écosse et confièrent cette mission à Regnault Girard « en octobre » sans plus de précision (f° 120 v°). Les deux contrats passés à Tours avec Jean Pimor, respectivement datés des 8 et 28 septembre 1434 (voir *infra*), indiquent que le projet était lancé avant même la désignation de Regnault Girard pour diriger l'ambassade.

estoit en guerre contre le Roy d'Angleterre, contre le duc de Bourgogne et les Bretons ne luy donnoient faveur ne services » (f° 120 v°). Il proposa même de payer 400 écus à celui qui le remplacerait. Rien n'y fit, Charles VII lui intima l'ordre de se rendre à La Rochelle et de se préparer pour mener à bien l'ambassade. Il fut autorisé à amener avec lui un clerc de son choix tandis que l'Écossais Hue Cande¹⁴ était commis d'office pour l'accompagner. À l'occasion d'un séjour à Poitiers en novembre, Charles VII dépêcha auprès de Regnault Girard le comte de Vendôme¹⁵ et Jean Chastaignier¹⁶, général des finances, pour activer les préparatifs du départ et transmettre des instructions fixant le cadre dans lequel il était habilité à négocier avec le roi d'Écosse (f° 120 v°, 124). Regnault Girard avait alors acheté et avitaillé le baleinier la *Marie*, s'en remettant à l'expérience du maître Tassin Petel et de son équipage pour effectuer la traversée¹⁷. Même si les caractéristiques navales des baleiniers sont mal connues, les historiens s'accordent sur le fait qu'il s'agissait de navires de tonnage limité (50 à 80 tonneaux), maniabes et bons marcheur à la voile¹⁸. On ignore les conditions dans lesquelles Regnault Girard acquit la *Marie* et comment elle fut équipée pour l'expédition. Le choix de La Rochelle assurait une base arrière sûre à partir de laquelle il était possible de mobiliser des moyens navals¹⁹. C'était alors le seul port de l'Atlantique sur lequel Charles VII pouvait compter. Si Regnault Girard connaissait la capitale de l'Aunis en raison de ses responsabilités passées, il disposa de moins d'un mois et demi pour se préparer.

Parallèlement à Regnault Girard et, on peut l'imaginer, de concert avec lui, Jehan Pimor²⁰, écuyer de La Rochelle, équipa une nef. Nous ignorons tout de ses préparatifs. Deux contrats avaient été passés à Tours les 8 et 28 septembre 1434, au nom de Charles VII, pour fixer les conditions de l'acheminement en France de la Dauphine et des hommes d'armes écossais. La gestion de la logistique du transport était dissociée de la conduite des négociations avec le roi d'Écosse, Pimor devant revenir en France informer le roi aussitôt l'effectif fourni par Jacques I^{er} connu (f° 124 v°). De ce nombre dépendait en effet celui des navires nécessaires à leur transport. À raison d'un fret de 5 réaux d'or par tête, Jehan Pimor s'engageait à avitailler les navires afin de nourrir la troupe depuis son embarquement en Écosse jusqu'à son débarquement en France. Une avance équivalait à 60 % du montant total du

14. Selon Pierre Champion il s'agirait de « Hugues Kennedy, Écossais, soldat de fortune, écuyer de l'écurie du roi de France, un ancien compagnon de Jeanne d'Arc » (*op. cit.*, p. 25).

15. Louis I^{er} de Bourbon, comte de Vendôme de 1393 à 1446.

16. Jean Chastaignier, gentilhomme ordinaire de la chambre du Roi.

17. La formule « en ung balenier nommé *Marie* qui estoit a moy Regnault Girard » (f° 127) donne à penser que Renault Girard l'avait acquis avec ses propres deniers.

18. TOUCHARD, Henri, *Le Commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, Paris, 1967, p. 314-316.

19. Pour l'arrière-plan économique et maritime voir : TRANCHANT, Mathias, *Le Commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, PUR, 2003.

20. Selon Pierre Champion il s'agit de Jehan de Prael dit Pymor de La Rochelle (*op. cit.*, p. 28 n. 1). Nous avons conservé la graphie Jehan Pimor rencontrée dans le texte.

fret lui avait été promise, le reste devant lui être payé après le retour, avec assignation de ces 40 % sur la traite des vins de Saintonge. L'importance de l'avance consentie par le roi devait permettre à Jehan Pimor de rassembler et d'avitailler une flotte avec rapidité et discrétion, conditions *sine qua non* du succès de l'opération et gage de sécurité pour l'acheminement en France de la Dauphine et des hommes d'armes écossais²¹. Bien que les deux contrats soient chronologiquement antérieurs à la date à laquelle Charles VII le chargea de l'ambassade, Regnault Girard – dont on ignore s'il fut informé, dès le début, de la mission de Pimor – en consigna la teneur dans son rapport après le passage dans lequel il raconte ses hésitations à partir pour l'Écosse et seulement à la suite de la copie des instructions relatives aux négociations avec Jacques I^{er} Stuart que le comte de Vendôme lui apporta à La Rochelle début novembre²². La nef de Jehan Pimor appareilla pour l'Écosse « chargée de marchandises » (f^o 127). S'agissait-il pour ce dernier d'un moyen de financer voire de tirer un profit commercial de l'expédition en Écosse²³ ou bien était-ce une manière de donner le change pour tromper d'éventuels informateurs anglais en camouflant les buts réels du voyage derrière une inoffensive opération commerciale ?

Le départ de l'ambassade française de La Rochelle donna lieu à une cérémonie officielle à laquelle participèrent des représentants des autorités royales et municipales. Il semble que du côté français on ne cherchait plus à cacher l'entreprise au moment de s'élaner vers le large. Le 14 novembre 1434, le seigneur de Vendôme, Jean Chastaignier et « les gens d'estat de ladite ville de La Rochelle », dont certainement des membres de l'échevinage, firent un pas de conduite jusqu'à Chef de Baie où attendaient mouillés en rade la nef de Jehan Pimor et le baleinier de Regnault Girard (f^o 126 v^o). Le déplacement d'une troupe forte de « 100 à 120 chevaux » ne dut pas passer inaperçu. Au détour du rituel des salutations et des échanges de vœux entre personnages de qualité pointe une certaine émotion liée à la séparation, peut-être teintée d'appréhension pour ceux qui allaient se risquer sur la mer : « et ne fut pas sans deul ne sans grans pleurs d'une part et d'autre » (f^o 126 v^o).

21. Les instructions transmises par Charles VII à Regnault Girard peu avant son départ témoignent du souci du roi d'assurer à l'opération la plus grande discrétion possible : « que lesdicts Anglois n'en eussent congnissance dont par adventure se pourroit ensuir de granz inconveniens non pas seulement sur ledict navire en le menant par dela mais peut estre sur madicte Dame le Daulphine et ceulx de sa compaignie en venant par deça, parce que lesdicts Anglois en seroient de bonne heure advisez pour y donner empeschement » (f^o 122 v^o).

22. Le récit de Regnault Girard est construit selon le déroulement chronologique des événements. C'est la seule fois où il déroge à cet ordre.

23. Une fois en Écosse, Regnault Girard s'attira les faveurs de Jacques I^{er} et de son épouse en leur offrant un mulet, animal peu courant dans ces contrées, ainsi que « trois pipes plaines de fruit, tant grosses chastaignes, poyres que pommes de diverses manieres, et aussi six pipes de vin de quoy la Royne fut bien contente car de par delà il y a bien peu de fruit » (f^o 142 v^o).

Les préparatifs du retour furent sensiblement différents. La flotte que Jehan Pimor alla chercher en France arriva à Dumbarton le 12 septembre 1435²⁴. En raison des attermolements de Jacques I^{er} qui fit traîner en longueur les dernières négociations, elle y demeura bloquée jusqu'au 27 mars 1436²⁵, date à laquelle 11 navires prirent la mer emmenant à leur bord Marguerite Stuart, Regnault Girard et leurs suites respectives ainsi que les 1 200 hommes d'armes finalement fournis par le roi d'Écosse (f° 143 v°). Au baleinier de Regnault Girard et à la nef de Jehan Pimor, s'étaient jointes une nef castillane sous le commandement de Pere Chepie ou Chepye, sans doute un maître biscayen, et une nef appelée le *Saint-Gilles* dont on peut penser qu'elle était bretonne. Les noms des sept autres navires ne sont pas connus mais il s'agissait selon Regnault Girard de « grosses nefes d'armée », c'est-à-dire des bâtiments de fort tonnage capables d'embarquer hommes, chevaux et harnais de guerre. Elles venaient de France et de Bretagne²⁶.

Avant le départ, Jacques I^{er} inspecta les navires rassemblés. Après les avoir vu évoluer, et bien qu'il ait trouvé « tout le surplus du navire bien en point et advitaillé », il souhaite que sa fille embarquât sur la nef de Pere Chepie au motif qu'elle « estoit toute neuve et bonne de voyle » (f° 143 v°). La traversée n'était pas sans risque et la vitesse de marche de la nef castillane pouvait tirer la Dauphine d'un mauvais pas en cas d'attaque ennemie. De construction récente, elle offrait davantage de garanties qu'un vieux navire avec des œuvres et un gréement fatigués. Mesure de sécurité supplémentaire, Jacques I^{er} insista pour que le baleinier de Regnault Girard soit constamment près de celle-ci pour lui porter assistance en cas de besoin. À en croire Regnault Girard, Jacques I^{er} semble un bon connaisseur des réalités maritimes et ne laisse rien au hasard pour ce qui est du confort et de la sécurité en mer de sa fille. Mais ce choix créa un profond mécontentement parmi les maîtres de navires français et bretons qui entendaient avoir l'honneur de transporter la Dauphine et signifièrent clairement à Regnault Girard qu'une fois en mer ils comptaient le disputer par la force au Castillan. Pour apaiser les esprits Regnault Girard, en diplomate habile, proposa le transbordement de Marguerite Stuart et de sa suite sur son baleinier une fois qu'ils seraient éloignés des côtes écossaises. Des dispositions spécifiques furent prises pour assurer le commandement de cette flotte armée en guerre qui devait naviguer groupée jusqu'à La Rochelle. Regnault Girard ayant été commis par le roi d'Écosse pour accompagner

24. Selon les marchés passés en septembre 1434, Jehan Pimor avait la charge d'affréter ces navires. On peut penser qu'il opéra avec discrétion à La Rochelle et dans les petits ports environnants où les navires venaient charger du vin et du sel.

25. R. Girard déplore la mort de marins pendant cette longue attente : « pendant lequel temps cheut grand mortalité entre les mareans dud. navire de France et en perdisme plusieurs » (f° 141). Dans ce passage comme dans la suite du texte le terme navire a le sens général de flotte.

26. « Toute la flote n'avoit que une nef d'Espagne et que le surplus estoit de France et de Bretagne » (f° 143).

Marguerite Stuart sur la nef de Pere Chepye, c'est son fils Joachim Girard²⁷ qui prit le commandement du baleinier (f° 143). L'Écossais Hugues Kennedy fut quant à lui promu « capitaine d'une des nefz d'armee nommee *Saint Gille* » (f° 143 v°)²⁸. Nous n'en savons pas plus sur l'organisation de la flotte.

La cérémonie des adieux concerne essentiellement les Écossais. Si elle semble plus expéditive – du moins Regnault Girard ne s'appesantit-il pas sur les détails – elle n'en est pas moins teintée d'émotion. Jacques I^{er} accompagna sa fille jusqu'à la nef de Pere Chepie à bord de laquelle elle prit place avec une forte escorte et des personnages de haut rang : « [le] conte d'Orquenay, l'evesque de Brequin, Gautier de Ubelbe et plusieurs notables chevaliers et escuiers et gens de traict en leur compaignie²⁹ » (f° 143 v°). « Le Roy n'y deura pas longuement mais s'en alla a grans pleurs du regret de madicte Dame la Daulphine, sa fille. » On peut penser que Jacques I^{er} ne laissa pas partir Marguerite sans quelque émotion. Ayant alors dépassé les 40 ans, il mourut le 21 février 1447 sans jamais revoir sa fille. À l'heure d'abandonner son pays et sa famille, le déchirement devait être tout aussi grand pour la jeune princesse.

Appareillage, routes maritimes et navigation

Au départ de La Rochelle en 1434, après avoir pris congé du comte de Vendôme, Regnault Girard gagna la *Marie* dans un « bateau ». Ce terme s'applique soit à un petit navire travaillant au lamanage soit à la propre embarcation de service du baleinier (f° 127). Sans doute les bagages et une partie de la suite de Regnault Girard étaient-ils déjà à bord. On aimerait savoir comment s'accommodèrent dans la *Marie* les 63 personnes présentes à son bord, « tant de gens de terre que de mer ». Compte tenu de la taille d'ordinaire modeste des baleiniers, une dizaine de matelots suffisait à sa manœuvre à moins que l'équipage n'ait été renforcé pour les besoins de la traversée. On peut estimer la suite de Regnault Girard entre 40 et 50 personnes. Il est possible que des hommes d'armes aient été embarqués pour assurer la défense en cas d'attaque en mer. Le baleinier devait être bien pourvu en vivres et en matériel car, en dépit d'un voyage beaucoup plus long que prévu du fait de conditions météorologiques exécrables, à aucun moment Regnault Girard ne fait part de difficultés de ravitaillement le long

27. Regnault Girard le désigne expressément comme son fils au folio 135. Un Joachim Girard, écuyer, de la maison noble de Bazoges, fut maire de La Rochelle en 1453 (*Archives historiques de la Saintonge et de l'Aunis*, t. XIV, 1886, p. 320). Il s'agit probablement du même personnage.

28. Le terme « capitaine » doit être pris au sens d'un commandement militaire exercé sur les hommes d'armes à bord du navire, notamment en cas de branle-bas de combat pour prendre les mesures d'attaque ou de défense qui s'imposaient. La conduite du navire incombait au maître, aidé éventuellement par un pilote. Il pourrait s'agir du même personnage que le Hue Cande du début du récit que Pierre Champion a assimilé à Hugues Kennedy.

29. Derrière les noms écossais déformés par R. Girard on peut identifier le comte d'Orkney et l'évêque de Brechin.

de la côte occidentale de l'Irlande pourtant inhospitalière. La nef de Jehan Pimor appareilla en même temps que la *Marie*, les deux navires devant naviguer de conserve et, on peut imaginer, se prêter assistance mutuelle en cas de danger. Mais, compte tenu de qualités nautiques différentes, cela supposait un ajustement constant de la marche du plus rapide sur celle du plus lent. Rien n'est malheureusement dit à ce sujet.

La conduite de la *Marie* incombait à Tassin Petel qui, selon la formule juridique consacrée, en était le « maître après Dieu ». Il ne semble pas qu'un pilote connaissant les eaux baignant les côtes irlandaises et écossaises ait été embarqué pour la circonstance, ce qui n'alla pas sans poser problème comme nous le verrons plus loin. L'appareillage eut lieu le soir même du 14 novembre : « le jour susdict avecques la beneysson de Dieu prismes nostre temps et feismes voyle de la maree du soir » (f° 127). Il faut comprendre que les marins scrutèrent le ciel pour évaluer les conditions atmosphériques³⁰. Ils profitèrent de la marée, vraisemblablement descendante, s'aidant ainsi du courant de jusant autant que du vent pour quitter Le Havre de Chef de Baie et sortir de la mer des Pertuis. La navigation le long des côtes françaises se déroula sans encombre et les deux navires arrivèrent en vue des Sorlingues (ou îles Scilly) le 18 novembre « a heure de deux heures apres minuycy » (f° 127). Nous ne connaissons pas leur route exacte. Si on se réfère aux recommandations de Pierre Garcie dans son *Grant routtier, pylottage et encrage de la mer*, une fois franchi le pertuis d'Antioche ils ont probablement navigué cap au nord-nord-ouest de façon parallèle à la côte du Bas-Poitou puis de Bretagne, tandis que le défilement par le travers d'amers tels que l'île d'Yeu, Belle-île, les Glénans et la pointe de Penmarch leur donnait chaque fois leur position exacte³¹. Ont-ils ensuite coupé au plus près de la côte par le raz de Sein et le chenal du Four ou bien, pour éviter ces passages dangereux, ont-ils contourné par l'ouest les pointes de la Bretagne avant de s'élancer plein nord vers les Sorlingues ? L'expédition avait alors parcouru quelque 600 kilomètres en 4 jours. Le manque d'informations sur la route suivie et le temps exact de navigation rend tout calcul incertain, mais on peut estimer que la progression s'est faite au rythme moyen de 2,5 à 3 miles nautiques à l'heure³².

30. D'après l'article 2 des Rôles d'Oléron, le maître devait demander l'avis des marins avant d'appareiller : « Item, une nef est en ung havre et demoure pour attendre son fret et son temps. Et quant il vient a son departir le maistre doit prendre conseil avecques ses compaignons et leur dire : "Seigneurs vous haiste ce temps." Aucuns y aura qui diront : "Le temps n'est mye bon, car il est nouvellement venu et le doyvons laisser asseoir"; et les autres diront : "Le temps est bel et bon"; lors le maistre est tenu a soy accorder avecques la plus grande pare et oppinion de ses compaignons. Et s'il faisoit autrement et la nef se perdoit il est tenu de rendre ladicte nef ou la somme qu'elle seroit prisee s'il a de quoy. C'est le iugement. » Voir : WATERS, D. W., *The Rutters of the Sea, the sailing Directions of Pierre Garcie, a Study of the first English and French printed sailing Directions with facsimile reproductions*, Londres, 1967, p. 376.

31. WATERS, D. W., *op. cit.*, p. 284-298.

32. Les navires de la fin du Moyen Âge pouvaient atteindre une vitesse de 5 à 6 nœuds, soit 5 à 6 miles nautiques à l'heure (BERNARD, Jacques, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, 1968, t. I, p. 398).

Bon vent et bonne mer sont synonymes de navigation sans histoire et par là même ne justifient pas que le narrateur s'attarde à la raconter. Ce laconisme se vérifie à l'occasion du voyage retour qui se fit sans encombre. L'appareillage eut lieu le 27 ou le 28 mars 1436³³ mais des vents contraires obligèrent la flotte à regagner le côte écossaise après un jour et une nuit de navigation (f° 143 v°). Elle s'élança à nouveau vers la France et effectua cette fois une traversée sans problème³⁴. Les navires mouillèrent devant La Palice le 17 avril, puis firent mouvement vers Chef de Baie le lendemain (f° 144). Regnault Girard note sans plus de détails : « et eust madicte Dame tres beau temps et beau passage la Dieu mercy ». Unité de taille modeste, le baleinier de Regnault Girard pouvait s'accommoder de brises faibles tandis qu'un gréement fractionné lui permettait de remonter au vent. En revanche, la nef de Jehan Pimor comme ses homologues qui transportèrent au retour les hommes d'armes écossais, lourds navires gréés d'une grand'voile carée, avaient besoin d'un « bon vent » pour naviguer³⁵, c'est-à-dire d'une brise soutenue en force et soufflant par le travers ou par l'arrière pour ce qui est de la direction.

Pour des terriens comme Regnault Girard et sa suite, peu familiarisés avec le monde liquide, mouvant et quelque peu inquiétant de la mer, le voyage sur un navire représentait une sorte d'entre-deux spatial et temporel qui les séparait de la terre ferme sur laquelle ils possédaient leurs repères familiers, qu'ils quittaient à regret et non sans inquiétude et qu'ils retrouvaient avec joie ou pour le moins avec soulagement. Cette distinction entre la mer et la terre se perçoit dans les deux contrats passés avec Jehan Pimor. Les dispositions s'appliquaient « par deçà [la mer] » (la France) et « par delà [la mer] » (l'Écosse). Pour ce qui pouvait advenir en mer, le roi s'en remettait à Jehan Pimor³⁶. Ce sont là des dispositions habituelles du transport maritime que l'on retrouve dans les chartes d'affrètement et les connaissements³⁷. À partir du moment où le navire appareillait, les personnes et les biens qui se trouvaient à son bord étaient sous la responsabilité du maître qui exerçait le commandement « après Dieu », en prenant toutefois le conseil des marins. Un droit coutumier maritime spécifique

33. Marguerite Stuart embarqua le 27 mars. Sans préciser le jour, Regnault Girard se contente de dire que « tost apres eusmes assez bon vent et feismes voyle » (f° 143 v°). On peut penser que l'appareillage eut lieu le jour même ou le lendemain.

34. Aucun élément du récit ne permet de connaître la date du second appareillage et donc d'estimer la durée de la traversée en nombre de jours.

35. « Tost apres eusmes assez bon vent et feismes voyle [...] et apres nous revient bon vent » (f° 143 v°).

36. « Item, et en cas que ledict Pimor fretera et ralliera du navire de par deça pour porter jusques au nombre de deux mil hommes [...] leur baillera tous vivres depuis qu'ilz seront chargez sur la mer jusques qu'ilz seront descenduz en terre » (f° 124 v°).

37. BOCHACA, Michel et TRANCHANT, Mathias, « Du golfe de Gascogne à la Picardie et à la Flandre maritime : le déplacement par mer des hommes et des marchandises à la fin du xv^e siècle ». Actes du 6^e colloque européen de Calais (2006-2007), *Se déplacer du Moyen Âge à nos jours*, Calais, 2009, p. 135-146.

s'appliquait dès lors, connu dans l'Atlantique sous le nom de « jugements de la mer » ou Rôles d'Oléron.

Le récit maritime ne prend corps qu'avec des situations adverses qui retardent la marche du navire, prolongent l'existence à bord et la rendent plus difficile et inconfortable, voire qui mettent le navire, ses passagers et sa cargaison « en grandz perilz et adventures » (f° 127 v°). Le faux départ d'Écosse en 1436 n'est qu'un simple contretemps sans conséquences matérielles. Il en va tout autrement des deux tempêtes essuyées à l'aller, dont une d'une exceptionnelle violence. Alors que les Sorlingues avaient été reconnues après 4 jours de navigation sans incident notable depuis l'appareillage de Chef de Baie, les conditions météorologiques se dégradèrent brusquement. Une « grande et merveilleuse tempeste » se leva (f° 127). Les marins avaient sans doute perçu les signes avant-coureurs de la dépression océanique, habituelle à cette période de l'année mais ils n'eurent pas le temps d'abriter les deux navires dans « le havre de ladite île ». Il pourrait s'agir de la baie située au nord-est de l'île de Tresco ou du refuge offert par le chenal entre les îles de Bryher et de Tresco. Aller chercher protection dans un port anglais de la côte sud de la Cornouaille eût été risqué du point de vue nautique et plus encore au plan politique. Une arrestation par des officiers du roi d'Angleterre aurait compromis la mission. Selon Regnault Girard : « si nous convint par le conseil des mareans prendre la grand mer oseane et nous dura ladite tempeste cinq jours et cinq nuictz et nous gecta par dela les Illandes selon la carte plus de cent lieues » (f° 127). On comprend que les deux navires firent route vers la haute mer où ils pouvaient naviguer sans risque de rencontrer une côte ou des écueils, mais nous ignorons quelle fut la manœuvre conservatoire adoptée, la cape ou la fuite, et le cap suivi. Le baleinier aurait été emporté quelque 400 à 500 kilomètres plus ou moins à l'ouest des Sorlingues, perdant le contact visuel avec la nef de Jehan Pimor. Plus lourde et plus haute sur l'eau, celle-ci pouvait mieux se défendre. On imagine l'inconfort dû aux mouvements violents, désordonnés et incessants du navire, à l'humidité et au froid, enfin l'angoisse dans laquelle Regnault Girard et les siens vécurent pendant ces cinq jours durant lesquels ils furent à la merci des éléments déchaînés. Des informations intéressantes sur la conduite du baleinier transparaissent à l'occasion de cet épisode. Les marins tinrent conseil sur les dispositions à prendre. On voit à l'œuvre la compagnie que l'équipage formait autour du maître³⁸. En tant que propriétaire du navire Regnault Girard fut informé mais ce sont les gens de mer qui décidèrent la conduite à adopter. Le maître contrôla relativement la situation. La route fut estimée en direction et en distance et évaluée sur une « carte », document nautique sur lequel on aurait aimé avoir davantage de renseignements, au point que la position du navire

38. BOCHACA, Michel et ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz, « Marins, maîtres et propriétaires de navires à Bayonne à travers les ordonnances municipales du début du XIV^e siècle », dans STURMEL, Philippe (dir.), *Navires et gens de mer du Moyen Âge à nos jours*, Paris, 2010, p. 45-53.

était à peu près connue à la fin de la tempête. Sans doute celle-ci était-elle approximative, mais on devine là l'expérience et le savoir-faire pratique de Tassin Petel.

Une fois la dépression passée, la *Marie* rebroussa chemin. L'Irlande était en vue le 23 novembre et l'atterrissage fut précis : « au bout de l'Illande a ung tres hault et merueilleux rocher nommé Ribon qui est le bout de toutes terres deuers ouest et est terre inhabitable et ilec getasmes l'ancre a l'abrit dudit rocher³⁹ » (f° 127). Le baleinier s'apprêtait à contourner l'île par l'ouest quand une nouvelle dépression balaya la zone. Cette fois l'équipage tenta d'étaler le coup de vent en restant au mouillage mais au bout de cinq jours, le 29 novembre, devant le risque de perdre les câbles et les ancres, il fallut reprendre la mer. Une fois encore l'avis des marins fut déterminant quant à la conduite à tenir : « par le conseil des mareans prismes l'aventure de nous couler et maroyer selon la couste d'Illande devers la couste dudit ouest. Et si ny avoit maistre ne mareant qui oncques a jour de vie y eust maroyé » (f° 127 v°). Il n'est pas fait mention cette fois de l'utilisation d'une carte. Au xv^e siècle, l'art de naviguer reposait avant tout sur la connaissance pratique des lieux et la mémoire visuelle que les marins acquéraient en les fréquentant⁴⁰. Privés de cette expérience, c'est donc une navigation improvisée et à vue qui les attendait le long d'une côte rocheuse et découpée. On imagine que, selon les expressions consacrées des marins, ils « saluèrent » et « arrondirent » caps et promontoires avec respect, c'est-à-dire en s'en écartant suffisamment. Quelques amers et points particuliers furent reconnus, leur donnant ainsi leur position : « le second jour de decembre trouvasmes terre inhabitable et passasmes a six lieues de Saint Patrix⁴¹ » ; « puis passasmes le rax de Cantier⁴² qui est passage merueilleux et est le distroit de Illandes et des isles Sauvages d'Escoce, aussi par la Roge Bayee » (f° 127 v°). À aucun moment ils ne semblent perdus, doutant de leur position, ce qui est tout à l'honneur de Tassin Petel⁴³. La route par l'ouest exposait la *Marie* aux assauts des houles et des vents dominants d'ouest avec le risque d'être drossée sur une côte inhospitalière et peu peuplée où elle ne pouvait guère espérer de secours. En revanche, cela permettait de passer davantage inaperçu que si le baleinier s'était engagé sur l'actuelle mer d'Irlande risquant une interception par des navires anglais. La chance leur sourit enfin. Par un heureux hasard le contact fut rétabli avec la nef de Jehan Pimor et les deux navires touchèrent

39. Rocher non identifié. S'agit-il du Mont Brandon et de la baie du même nom ?

40. ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz et BOCHACA, Michel, « Savoir nautique et navigation dans le golfe de Gascogne... », art. cit., p. 91-107.

41. Lieu non identifié.

42. Passage entre la pointe sud de l'île écossaise de Kintyre et l'Irlande.

43. On peut se demander si le choix de ce maître de navire relevait du hasard ou s'il avait été réfléchi au regard de son éventuelle expérience de navigation dans les eaux septentrionales de l'Europe.

terre à Lococen le 8 janvier⁴⁴. Le calvaire de cette éprouvante traversée prenait fin. Regnault Girard note de façon laconique : « Et a compter depuis le xxiii^e jour dudit mois de novembre⁴⁵ que partismes de La Rochelle jusques audit viii^e jour de jannuer demourasmes sur la mer cinquante et six jours en fin cueur d'hyver et en tourmente je eusmes fort a souffrir en grandz perilz et adventures qui trop longs seroient a reciter » (f° 127 v°). Même s'il s'agit là d'un cas exceptionnel, les 56 jours mis pour rallier l'Écosse depuis La Rochelle montrent le caractère aléatoire du voyage par mer. Certes il ne s'agissait pas de la meilleure saison pour entreprendre cette traversée, mais Regnault Girard a manqué de chance. On imagine son soulagement et celui de ses compagnons au moment de débarquer. Pourtant d'autres mésaventures les attendaient et allaient mettre leur patience à l'épreuve. Les attermolements de Jacques I^{er} Stuart les retinrent en Écosse pendant plus d'un an, jusqu'en mars 1436.

Sans atteindre la même violence que les deux tempêtes subies à l'aller, un autre épisode de mauvais temps contraria les plans à l'arrivée à La Rochelle, montrant combien hommes et navires étaient à tout moment à la merci des conditions météorologiques, la proximité de la terre augmentant le danger d'échouage dans le cas présent. Marguerite Stuart devait rester sur son navire le temps que les autorités rochelaises pavoisent la ville afin qu'elle y fasse une entrée solennelle digne de son rang. Il fallut accélérer le cours des événements car « il survint une tormente soudainement et convint que hastivement l'en la sauvast et que sa nef entra en ladicte ville de La Rochelle. Et tout le surplus du navire demoura sur la vase pres de la grosse tour de la Chayne, et se blessa fort une nef de Bretagne » (f° 144). Il y eut plus de peur que de mal mais l'affaire aurait pu mal tourner. La partie maritime du récit de Regnault Girard se clôt sur ce dernier incident.



Quelques documents permettent de suivre de façon entrecoupée la carrière de Regnault Girard après son retour en France en 1436. Il fut désigné comme chambellan de la Dauphine et son fils Joachim comme écuyer de l'écurie de celle-ci⁴⁶. Regnault Girard conduisit une ambassade en Aragon en 1447⁴⁷. Entre avril 1451 et janvier 1453 il apparaît en qualité de maître d'hôtel du roi, charge qu'il occupait encore au début du règne de Louis XI,

44. Lieu non identifié; la transcription du nom n'est pas certaine. La déformation des toponymes écossais par R. Girard rend difficile l'identification du point d'arrivée et des premiers endroits où il séjourna en Écosse. Le 9 septembre Hugues Kennedy le conduisit chez une parente, « appelé ledict hostel Efambel (?) », puis ils se rendirent à « Saint Toerguen (?) ou pais de Galoe [Galloway] car nous y estions venuz pour le dangier ou avions esté et luy osfrismes une nef d'argent ou les armes du roy furent apposees ». De là ils partirent pour Dumbarton (« Dompbertram ») le 13 septembre (f° 127 v°-128).

45. Erreur de copie? Le départ eut lieu le 14 novembre.

46. CHAMPION, Pierre, *op. cit.*, p. 51.

47. CALMETTE, Joseph, « La frontière pyrénéenne entre la France et l'Aragon », *Revue des Pyrénées*, t. XXV, 1913, p. 17-19.

peu avant sa mort⁴⁸. Il est vraisemblablement l'auteur d'un mémoire sur la conservation de Bordeaux rédigé à l'intention de Charles VII en 1454, au lendemain de la première capitulation de la capitale du duché d'Aquitaine⁴⁹. Mais il ne semble pas qu'il ait repris la mer au cours de ses différentes missions. Une fois avait suffi semble-t-il. Vu les craintes et les réticences qu'il osa exprimer ouvertement à Charles VII lorsque celui-ci le désigna pour conduire l'ambassade en Écosse, puis la peur et les souffrances endurées à l'aller, enfin l'interminable séjour à la cour de Jacques I^{er}, sans doute n'en fut-il pas point mari. Alors que les historiens ont surtout mis l'accent sur le transport maritime des marchandises, son témoignage rappelle que des voyageurs employaient eux aussi les navires pour leurs déplacements : ambassadeurs et hommes d'armes comme on peut le voir ici, officiers royaux et princiers, ou bien encore des pèlerins⁵⁰. Avant de disposer des premiers journaux de bord et récits de navigation liés aux Grandes Découvertes⁵¹, seuls les rares écrits laissés par quelques-uns de ces passagers, au-delà du caractère particulier de chaque traversée, permettent de se faire une idée des conditions matérielles dans lesquelles se déroulait un voyage par mer à la fin du Moyen Âge⁵². Grâce à son sens de l'observation et à la faveur d'un périple mouvementé donnant matière à de longs développements, Regnault Girard livre un témoignage de première main qui présente un grand intérêt pour l'histoire maritime.

48. *Lettres de Louis XI, roi de France*, Paris, 1907, t. X, p. 445, n. 2.

49. BOCHACA, Michel, « Plaidoyer pour une reprise en main en douceur de Bordeaux au lendemain de la deuxième conquête française (vers 1453-1454) », dans Leveleux-Teixeira, C., Rousselet-Pimont, A., Bonin, P., Garnier, F. (dir.), *Le gouvernement des communautés politiques à la fin du Moyen Âge. Entre puissance et négociation : Villes, Finances, État*, Paris, 2011, p. 53-63.

50. NOVOA PORTELA, Feliciano et RAMOS VICENT, Pilar, *Los Caminos de la mar a Santiago de Compostela*, Barcelone, 2010.

51. Voir à titre d'exemple : VARELA, Consuelo (ed.), *Fray Bartolomé de Las Casas, Diario del primer y tercer viaje de Cristóbal Colón*, Madrid, 1989.

52. Voir *supra* note 4.

Annexe – Pièces justificatives (Source : Bibliothèque nationale de France, manuscrit français 17730)

1. Préparatifs et voyage aller de La Rochelle en Écosse (septembre 1434- janvier 1435)

*Premier marché avec Jehan Pimor (8 septembre 1434)*⁵³

[f° 124 v°] Charles etc a tous ceulx etc, marché fait par le Roy et Messigneurs de son Grand Conseil d'une part et Jehan Pimor, escuier, demourant a La Rochelle d'autre part.

Premierement ledict Pimor ira quant et ⁵⁴ ledict messire Regnault Girard en Escoce pour savoir quel appointement ledict messire Regnault prendra avec ledict Roy d'Escoce sur la venue de Madame la Daulphine. Et si ledict messire Regnault prent appointement que le passage de madicte Dame se face aux despens du Roy de France ledict Pimor, apres le commandement dudict messire Regnault, du premier temps retournera devers le Roy de France pour luy dire et rapporter ledict appointement fait et prins par ledict messire Regnault avecques ledict Roy d'Escoce, et de sondict voiage ne du retourner n'en demande aucune chose au Roy sinon une robbe.

Item, et en cas que ledict Pimor fretera et raliere du navire de par deça pour porter jusques au nombre de deux mil hommes ou au dessoubz tel nombre comme aura appointé ledict messire Regnault Girard avecques ledict Roy d'Escoce et il apperra par sa siedulle et les ira querir et charger en Escoce et les ramenera par deça a tel port qu'il luy sera ordonné par ledict messire Regnault et leur baillera tous vivres depuis qu'ilz seront chargez sur la mer jusques qu'ilz seront descenduz en terre, et par mise le Roy est tenu de luy paier par chescune teste la somme de cinq reaulx d'or, c'est assavoir au commencement de son voiage s'il amene deux mil hommes, six mil réaux, et s'il n'en amene que mil troys mil [f° 125] ou l'equipollent selon le nombre qu'il luy sera ordonné. Et le residu le Roy sera tenu paier ledict voyage fait et acomply, et en luy faisant le premier payement le Roy le fera seur de sa reste sur la traicte des vins de Xantonge⁵⁵ et luy rendra tout son argent en la ville de La Rochelle.

Item, si en faisant ledict voyage en allant en Escoce pour aller querir madicte Dame la Daulphine ledict Pimor et son navire estoient destroussez, le Roy ne luy pourra riens demander de la somme qui luy aura este baillée ne aussi ledict Pimor ne luy pourra demander la reste qui luy seroit deue. Mais si ledict Pimor et sa compaignie estoient destroussez au retour d'Escoce, le

53. Sous-titres ajoutés pour une meilleure compréhension du texte. Les documents officiels ont été recopiés dans le corps du récit dont les paragraphes s'enchaînent les uns aux autres.

54. Quant et : en même temps que, avec GODEFROY, Frédéric, *Lexique de l'ancien français*, Paris, 2000, p. 421.

55. Traite des vins de Saintonge. Droit levé par le roi sur les vins exportés.

Roy sera tenu luy payer la reste de la somme pour ce qu'il avoit ses vitailles et tenu son marché.

Item, si le Roy d'Escoce bouloit donner vitailles pour le passage ou partie d'icelles, lesdites vitailles seront estimees et defalquees du marché dudict Pimor.

Item et si ledict Pimor estoit prins en faisant ledict voyage ou en faisant la diligence d'icelluy, le Roy luy sera tenu aider jusques a la somme de quatre cens reaulx.

Item et par le moien de cest present appointement ledict Pimor a promis au Roy de acertanier le Roy d'Escoce de marché faict avecques et toutesfois et quantesfoys que le Roy d'Escoce et ledict messire Regnault seront appointez de la venue de madicte Dame la Daulpine et du temps qu'elle devra charger, ledict Pimor et son navire o l'aide de Dieu seront prestz de la recevoir jusques audict nombre de deux mil hommes comme dict est et n'y aura point de faulte.

[f° 125 v°] Item, que dedans ung moys apres ce que ledict Pimor aura mener son navire en Escoce on luy baillera sa charge pour le mener par deça, et ou cas qu'il seroit ou demoureroit outre ledit moys oudict pays soit parce que sa charge ne seroit pas preste ou que le vent ne fust convenable pour retourner, par quoy les vitailles seroient amondries, le Roy le fera des susdites bitailles recompenser ainsi et par la maniere que ledict messire Regnault aura esté appointé.

Item, a este accordé par le Roy que apres ce que ledict Pimor sera retourné d'Escoce pour demourer et apporter les nouvelles et l'appointement dudict messire Regnault, que dedans ung moys apres qu'il aura parlé au Roy, luy aura notifié et faict savoir ledict appointement, le Roy fera delivrer oudict Pimor tout son payement ainsi que dessus est dict et ou cas qu'il y auroit faulte en sondict payement⁵⁶ et luy commendera plus longuement sejourner pour ceste cause, le Roy y aura esgard et l'en fera recompenser raisonnablement. Ledict marché nous avons promis de bonne foy et en parolle de Roy, et par ces presentes promettons audict Pimor tenir et loyaulment acomplir de nostre part ainsi et par la maniere que dessus est dict sans⁵⁷ aucunement faire ou innover aucune chose au contraire. En tesmoing de ce nous auons faict mettre a cesdites presentes nostre scel, ordonné en l'absence du grand. Donné à Tours le viii^{me} jour de septembre mil quatre cens trente et quatre et de nostre regne le xii^{me}. Par le Roy en son Conseil, ainsi signé CHALIGANT.

56. Ajout en marge : ainsi que dessus est dict et ou cas qu'il y auroit faulte en sondit payement. Il semble que des mots aient été omis.

57. Les termes « aucun emפש[ment] » qui figuraient ici ont été annulés.

Deuxième marché avec Jehan Pimor (28 septembre 1434)

[f° 126] S'ensuit la teneur du mandement mentionné par dessus suyvant par ordre.

Charles, par la grace de Dieu roy de France, a tous ceulx qui ces presentes lettres verront, salut. Comme nous avons fait certain marché et appointement avecques Jehan Pimor, maistre de navire, de amener par mer jusques au port de La Rochelle notre tres chere et tres amee fille la Daulphine de Viennois et ceulx qui l'accompagneront jusques au nombre de deux mil combatans et au dessoubz lequel Pimor par ledict marché doit fournir de navire et vitailles pour le pris de cinq reaulx pour chascune personne en tout et ait esté content ledict Pimor de soy departir dudict marché si meilleur compte s'en peult trouver oudict pais d'Escoce ou que pour autre cause soit plus nostre advantage et l'abregement de la chose de prandre navire en Escoce pour faire ledict passage. Sçavoir faisons que confians de la loyaulté et bonne diligence de nostre aimé et feal chevalier, conseiller et maistre de nostre hostel, Regnault Girard, seigneur de Bazouges, lequel avons ordonné aller oudict royaume d'Escoce pour le fait et passage dessusdicts, nous luy avons donné et par ces presentes donnons plain pouvoir, commission et mandement special de marchander, traicter et appointer ou nom de nous oudict pais d'Escoce du fait et passage dessusdicts avecques ceulx qui entendre y voudront a meilleur compte ou semblera qui fait ledict Pimor s'il veoit qu'il soit nostre advantage et l'abregement de la besongne et de nous obliger a tenir et fournir le marché qu'il sera par la maniere que dessus. Et tout ce que promis aura en nostre nom par vertu de ce present pouvoir promettons [f° 126 v°] de bonne foy et en parolle de Roy royaulment entretenir, fournir et accomplir aux temps et termes et tout ainsi que soubmis nous y aura sans aller ne venir au contraire en quelque maniere que ce soit, en tesmoing de ce nous avons fait mettre a cesdictes presentes nostre scel, ordonné en l'absence du grand. Donné a Tours le xxviii^{me} jour de septembre l'an de grace mil iiii^c trente et quatre et de nostre regne le xii^{me}. Ainsi signé par le Roy en son Conseil, J. LE PICARD.

*Traversée entre La Rochelle et l'Écosse
(14 novembre 1434 – 8 janvier 1435)*

Item, apres que mesdicts seigneurs de Vandosme⁵⁸ et Jehan Chasteigner nous eurent baillé et présenté lettres, mandemens et autres choses servans au fait de ladicte ambassade, nous feirent commandement de par le Roy que feussions prestz a prandre la mer au xiiii^{me} jour de novembre oudict an pour aller oudict royaume d'Escoce querir madicte Dame la Daulphine pour l'amener en France ainsi que par le Roy estoit ordonné.

Item, et ledict jour quant feusmes prestz et appareillez mondict seigneur de Vendosme et ledict maistre Jehan Chasteigner nous feirent l'honneur de

58. Louis 1^{er} de Bourbon, comte de Vendôme de 1393 à 1446.

nous venir conduire par terre jusques au droict de Chief de Boys⁵⁹, distant de ladicte ville une lieue ou environ, et tout les gens d'estat de ladicte ville de La Rochelle jusques au nombre de cent ou six vingtz chevaulx, et a tant priasme a mondict seigneur de Vandosme qu'il luy pleust nous recommander a la bonne grace du Roy et illec prismes nostre congé pour aller a nostre navire et ne fut pas sans deul ne sans grans pleurs d'une part et d'autre. Puis entrasmes en ung bateau pour aller [f° 127] en ung balenier nommé *Marie* qui estoit a moy Regnault Girard, dont estoit maistre empres Dieu Tassin Petel, et estions en nombre, tant de gens de terre que de mer, soixante et trois personnes, et aussi vint avecques nous Pimor et sa nef chargee de marchandise, lequel Pimor estoit du navire pour amener madicte Dame.

Item, le jour susdict avecques la beneysson de Dieu prismes nostre temps et feismes voyle de la maree du soir et le xviii^{me} jour dudit moys nous trouvastes a l'isle de Sorlingues⁶⁰ a heure de deux heures apres minuyct. Et illec soubdainement 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 nuycetz, et nous gecta par dela les Ilandes selon la carte plus de cent lieues, et par force de ladite tormente escartastes la nef dudict Pimor. Et ladicte tormente cessee retournastes vers Illande et le xxiiii^{me} jour dudict moys de novembre par la grace de Dieu arrivastes au bout de Illande a ung tres hault et merveilleux rocher nommé Ribon⁶¹, qui est le bout de toutes terres devers ouest et est terre inhabitable, et illec getastes l'ancre a l'abrix dudict rocher. La tormente nous reprist et demourastes cinq jours a nous defendre contre la tormente mais noz [f° 127 v°] ancras et nostre cordage furent trop grandement endommagez, et le xxix^{me} jour d'iceluy moys de novembre par le conseil des mareans prismes l'adventure de nous couler et maroyer selon la couste d'Illande devers la cousté dudict ouest, et si n'y avoit maistre ne mareant qui oncques a jour de vie y eust maroyé.

Item, le second jour de decembre trouvastes terre habitable et passastes a six lieues de Saint Patrix⁶² puis passastes le rax de Cantier⁶³ qui est passage merveilleux et est le distroit des Ilandes et des isles Sauvages d'Escoce⁶⁴, aussi par la Roge Bayee et nous estans esdicte Ilandes sur la mer ladite nef dudict Pimor que longuement avons esté⁶⁵.

59. Chef de Baie : rade à proximité de La Rochelle.

60. Îles Sorlingues ou Scilly.

61. Rocher non identifié. S'agit-il du Mont Brandon et de la baie du même nom ?

62. Lieu non identifié.

63. Passage entre la pointe sud de l'île écossaise de Kintyre et l'Irlande.

64. La formule paraît désigner les îles d'Islay, de Jura, de Kintyre et d'Aran que R. Girard a contournées par le sud.

65. Des mots semblent manquer.

Et arrisvasmes en Escoce le VIII^{me} jour du moys de janvier l'an que dessus⁶⁶ a l'heure de mynuict devant l'avre de Lococen⁶⁷, et ainsi demourasmes en la couste d'Illande depuis le XXIII^e jour dudict moys de novembre jusques au VIII^{me} jour dudict moys de janvier que prismes terre. Et a compter depuis le XXIII^e jour dudict moys de novembre⁶⁸ 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.

2. Préparatifs de départ et voyage retour d'Écosse à La Rochelle (mars 1436- 18 avril 1436)

[f° 142 v°] [...] Item, au commencement du moys de mars ledict Roy s'en vint en ladicte ville de Dompbertram⁶⁹ et amena avecques luy madicte Dame la Daulphine et fait que son armee fut preste pour acompaigner madicte Dame, en laquelle estoient le conte d'Orquenay⁷⁰, messire Ouatre Oglone, monseigneur de Gresme, le seigneur de Graye, l'evesque d'Abrequin⁷¹, Dany Aruleby, Jehan Ramessa, le seigneur de Toeillez, maistre Jehan Stuart, messire Jasmes Stuart, messire Thommas de Colleuille, Dany Kennedi, Robert de Cuynegan⁷² et plusieurs aultres. Et ledict Roy d'Escoce estant oudict lieu de Dompbertram ung jour vint veoir le navire et le fait assoyer et faire voyle pour savoir lequel estoit le plus viste et prouffitable pour mettre madicte Dame, [f° 143] et illec me trouva et me fait grand chere et honneur a merveille, et la fut par ledict Seigneur appointé que madicte Dame prandroit son passage en la nefz de Perre Chepye qui estoit toute neufve et bonne de voyle et estoit du royaulme d'Hespaigne, et que le balenier dessus nommé seroit tousiours pres de ladicte nef pour ayder et saulver madicte Dame ou cas de besoing, duquel balenier ledict Joachin Girart⁷³ fut ordonné capitaine. Et trouva tout le surplus du navire bien en point et advitaillé d'une part et d'autre selon le contenu dudict traicté et appointment dessus escript, et ce fait s'en retourna ledict Roy audit lieu de Dompbertram.

Item, apres que ledict Roy s'en fut allé les maistres des nefz ne furent pas contens de l'ordonnance que ledict Roy avoit faite et en sortit grand question entre eulx, lesquels vindrent par devers moy disans que toute la flote n'avoit que une nef d'Espaigne et que le surplus estoit de France et de Bretaigne et que ce seroit deshonneur a tous les maistres dudict navire de souffrir que madicte Dame la Daulphine fut menee en la nef de Pere

66. Le 8 janvier 1436 n. st.

67. Transcription incertaine d'un nom de lieu non identifié.

68. 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.

69. Dumbarton, ville et port d'Écosse à l'ouest de Glasgow.

70. Comte d'Orkney.

71. Évêque de Brechin.

72. Robert Cunningham.

73. Fils de Regnault Girard, mentionné au folio 135.

Chepie et que pour riens ne le souffriroient et qu'ilz le combatroient a la mer quelque ordonnance que le Roy eust faicte, et que ledict Pere Chepie n'auroit point l'honneur de mener leur maistresse Madame la Daulphine. Je fuz fort pressé de repaiser le debat desdicts maistres car gens de mer sont de merueilleux affaire et y a peu desraison, et pour les repaiser je leur diez que incontinent que serions hors de la coste d'Escoce je mectroye madicte Dame oudict balenier [f° 143 v°] et ainsi le navire de France auroit l'honneur de l'avoir amennee, et par ce moien les rapasay.

Item, le xxvii^{me} jour dudict mois de mars ledict Roy d'Escoce revint, amenna et conduist madicte Dame la Daulphine jusques au dedans de son navire et aussi s'en vindrent mesdicts compaignons, maistre Aymery⁷⁴ et Joachim, et fut par iceluy Roy ordonné que mondict compaignon maistre Aimery et moy demourons en ladicte nef dudict Pierre Chepie en la compaignie de madicte Dame, et tousiours pres d'elle ledict balenier, et aussi fut ordonné de demourer avec elle lesdicts conte d'Orquenay, l'evesque de Brequin, Gautier de Ubelbe et plusieurs notables chevaliers et escuiers et gens de traict en leur compaignie. Ledict Hue Kenedi fut capitaine d'une des nefz d'armee nommee *Sainct Gille* et es autres nefz furent mis par ordonnance les chevaliers, escuiers et archers d'Escoce. Le Roy n'y demeura pas longuement mais s'en alla a grans pleurs du regret de madicte Dame la Daulphine, sa fille.

Tost apres eusmes assez bon vent et feismes voyle et estions en nombre de unze vaisseaulx d'armee, dont il y avoit de grosses nefz et y pouvoit bien avoir de gens en tout jusques au nombre de mil a xii^c hommes dudict royaume d'Escoce, bien choisiz et bien en point, sans les gens de mer du party de France. 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 [f° 144] si reprismes la mer et eust madicte Dame tres beau temps et beau passage, la Dieu mercy, et arrivasmes a l'ancrezon de La Palice, pres de la ville de La Rochelle, le xvii^{me} jour du mois d'avril l'an mil quatre cens xxxvi. Et le jour suyvant ledict navire se tira a l'ancrezon de Chef de Boys pres d'icelle ville, une lieu[e] ou environ.

Item, l'on avoit esperance de faire tendre ladicte ville de La Rochelle et que le jour suyvant madicte Dame y entrast. Mais il survint une tempeste soudainement et convint que hastivement l'en la sauvast et que sa nef entra en ladicte ville de La Rochelle. Et tout le surplus du navire demoura sur la vase pres de la grosse tour de la Chayne, et se blessa fort une nef de Bretagne, et tous les gens de guerre furent mis a terre pour eulx tenir sur le plat pais comme a Laleu, a Tasdon⁷⁵ et autres lieux circumvoysins de ladicte ville de La Rochelle.

74. Aimery Martineau, maître des requêtes de l'hôtel du roi, mentionné au folio 136, venu de France avec Joachim Regnault.

75. Laleu et Tasdon : localités de l'ancienne banlieue de La Rochelle, aujourd'hui dans la c^{ne} de La Rochelle.