



HAL
open science

Récits de voyage à travers les mers du Ponant et perception des limites et des seuils maritimes à la fin du Moyen Âge

Michel Bochaca

► To cite this version:

Michel Bochaca. Récits de voyage à travers les mers du Ponant et perception des limites et des seuils maritimes à la fin du Moyen Âge. *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 2018, 18, pp.79-94. <halshs-01689123>

HAL Id: halshs-01689123

<https://shs.hal.science/halshs-01689123v1>

Submitted on 18 Mar 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire HAL, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

Récits de voyage à travers les mers du Ponant et perception des limites et des seuils maritimes à la fin du Moyen Âge¹

Stories of Voyages across the Western Seas and the Perception of Maritime Limits and Thresholds in the Late Middle Ages

Michel Bochaca
Université de La Rochelle
<http://orcid.org/0000-0003-2756-8950>
michel.bochaca@univ-lr.fr

Recibido : 28-07-2017 ; Revisado : 30-10-2017 ; Aceptado : 31-10-2017

Résumé

Plus que les routiers ou portulans et les cartes marines de la fin du Moyen Âge, les récits de navigation fournissent quelques renseignements sur les dominations politiques qui s'exerçaient sur les côtes et les étendues maritimes proches de celles-ci. Partant des d'informations que les voyageurs ayant traversé des mers du Ponant au xv^e siècle, livrent dans leurs récits, l'étude se propose d'analyser la manière dont des terriens aventurés sur la mer percevaient depuis le navire sur lequel ils avaient embarqué les limites et les seuils maritimes, à une époque où la notion de frontières maritimes, telle que le droit international l'a entendue à partir de l'époque moderne, est encore en gestation.

Mots clés: Frontières, limites, seuils, mers du Ponant, xv^e siècle, récits de voyage.

Abstract

As well as marine atlases, portolans and nautical charts from the late Middle Ages, navigation stories can also provide information on the political rulership of coastlines, and their surrounding marine areas. Based on the accounts of travellers who crossed the western seas of Europe in the fifteenth century, this study analyses how they perceived the maritime thresholds and limits they traversed on board their respective ships, at a time when the notion of maritime borders, as international law has interpreted it in the modern era, was still in gestation.

Keywords: Boundaries, Limits, Thresholds, Atlantic Ocean, Fifteenth Century, Travel Accounts.

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

Dans *Le débat des hérauts d'armes de France et d'Angleterre*, mémoire composé durant les dernières années du règne de Charles VII (après la conquête de Bordeaux en 1453 et avant la mort du roi en 1461), l'auteur, resté anonyme, essaie de montrer la supériorité de la France sur l'Angleterre en avançant ses arguments sous couvert d'une joute oratoire entre deux champions (PANNIER et MEYER, 1877). Le héraut d'armes de France réfute longuement la prétention de son homologue de proclamer les Anglais «rois de la mer» (art. 64 à 90, pp. 25-34). La supériorité du roi de France tient selon lui au fait qu'il contrôle de «beaux havres» (L'Écluse, Dieppe, Harfleur, Granville, Saint-Malo, Brest, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne), «bien fermés» et où «les navires s'y peuvent bien garder», ainsi que «plusieurs grosses rivières [...] où un navire peut se tenir sûrement».² Le royaume dispose en abondance de «bois, fer et ouvriers» pour construire des navires et il peut compter sur ses alliés castillans et génois pour lui en fournir d'autres, tout équipés. L'insularité rend au contraire l'Angleterre dépendante de l'extérieur, notamment envers la France pour ses approvisionnements en vin et en sel, et elle l'oblige à défendre une longue façade maritime, ce qui l'expose à des attaques venues de la mer. Le royaume de France n'est lui pas totalement «environné de mer», et seul «un des quartiers est sur la mer [...] depuis la Flandre jusqu'à Bayonne, qui est bien longue mer», ainsi qu'«un des bouts vers le Languedoc».³ Cela suffit, aux dires du héraut de France, à assurer l'approvisionnement de la France en poissons et à soutenir la comparaison avec l'Angleterre dans le domaine de la pêche. Au-delà du caractère souvent spécieux et parfois contradictoire des arguments, le discours du héraut d'armes de France renvoie l'image d'un royaume pensé dans sa dimension continentale et pour lequel la mer, l'Atlantique à l'ouest et la Méditerranée au sud, constitue une périphérie, sans qu'aucune revendication officielle à exercer une juridiction sur les eaux maritimes proches ne soit émise. Appliquée à des villes ou à des régions littorales, l'expression «en frontière de mer» (PERISSE, 2011: I 26-29) qui figure dans des documents contemporains confirme cette vision d'un espace français pensé depuis la terre et bordé par la mer.

Qu'en était-il du regard porté depuis un navire par les marins et les voyageurs sur les terres aperçues au gré de leur navigation long des côtes européennes ? Lorsqu'ils franchissaient de longues distances, comment percevaient-ils les limites et les seuils entre les différentes étendues maritimes ?

1. PRÉSENTATION DES SOURCES

Contrairement à ce que l'on pourrait imaginer de prime abord, l'idée d'approcher ces modes de représentation à partir des documents nautiques, les cartes marines d'une part, les routiers ou portulans d'autre part, doit être écartée pour la fin du Moyen Âge (GAUTIER DALCHÉ, 1990 et 2001). Si des bannières ou des écus armoriés signalent sur certaines cartes les dominations politiques qui s'exerçaient sur la terre ferme et, à l'occasion, sur des îles, cette pratique n'est pas

² Dans un autre passage, le héraut d'armes de France indique que grâce aux grands fleuves et à leurs affluents «les biens qui croissent au royaume de France, si c'est leur plaisir, ils les font venir à la mer» (art. 130, p. 47). Il signale aussi que plusieurs de ces fleuves, qu'il appelle «rivières», portent «navire de mer», voire «gros navire de mer xxvi lieues en terre ou plus» dans le cas de la Gironde.

³ Avant le rattachement de la Provence à la France en 1481, le littoral méditerranéen du royaume s'étendait des Pyrénées jusqu'au Rhône.

assez systématique pour pouvoir en tirer un enseignement probant.⁴ Les cartes et les routiers donnent les noms de divers types de lieux (caps, îles, écueils, hauts fonds, mouillages) selon l'ordre géographique dans lequel les marins les rencontraient au gré de leur navigation mais sans mentionner de façon systématique les entités politiques dont ils relevaient. Les routiers indiquent les alignements à suivre et les distances à parcourir pour franchir des étendues marines en droiture, longer à vue les côtes ou s'approcher des zones de mouillage et y poser l'ancre en sécurité. Il est tout à fait exceptionnel que ces informations nautiques soient assorties de renseignements juridiques ou fiscaux.⁵ Ni les frontières politiques entre États, ni les limites administratives et juridictionnelles entre les provinces qui les constituaient, et encore moins une quelconque projection maritime de ces pouvoirs ne sont indiquées sur celles-ci. Il faut pour cela s'en remettre aux récits de traversées maritimes.

Nous centrerons l'étude sur les mers du Ponant, c'est-à-dire les eaux baignant les côtes atlantiques de l'Europe (fig. 1). Par ailleurs, nous nous limiterons aux écrits du xv^e siècle, antérieurs au premier voyage de Christophe Colomb en 1492. Moins nombreux que pour la Méditerranée,⁶ ils n'ont pas été étudiés avec la même attention. Les voyageurs dont on a conservé les relations sont plus souvent des laïcs que des clercs, et presque exclusivement des hommes si l'on excepte le cas de Margery Kempe (STALEY, 1996). Beaucoup s'embarquaient pour le service de leur souverain en qualité d'hommes d'armes (Gutierre Díaz de Games⁷), d'ambassadeurs (Regnault Girard,⁸ Jean de Roubaix,⁹ Roger Machado¹⁰) ou comme membres de la suite d'ambassadeurs (le clerc anonyme de l'entourage de Thomas Beckington,¹¹ Vaclav Sasek et Gabriel Tetzl, compagnons de voyage de

4 Bibliothèque nationale de France, GE C-5090 (RES), Pedro Roselli (1462); GE C-5096 (RES), Pedro Roselli (1466); GE AA-562 (RES), 1492. Désormais BnF.

5 *Le Grand routier* de Pierre Garcie (Médiathèque de Niort, RES P 161 E) est l'un des rares ouvrages à indiquer les droits levés pour le stationnement des navires (île d'Yeu, Laredo, Santander), sur leur chargement (coutumes de Libourne) ou pour se prémunir du droit de naufrage exercé par les seigneurs littoraux (Bretagne). Il s'agit toutefois de mentions occasionnelles.

6 Pour un aperçu général et récent voir Pouget-Tolu (2002).

7 Bochaca et Aznar (2014); Beltrán Llavador (2005). Cette 4^e édition datant de 2005 sera prise pour référence dans la présente étude. Pour le détail des autres éditions castillanes voir Beltrán Llavador (2005: 150). Il existe deux éditions en français (de Circourt et de Puymaigre: 1867; Gautier Dalché: 2001).

Gutierre Díaz de Games était *alferrez* (porte-étendard) de Pero Niño. Il l'accompagna lors d'opérations navales en Méditerranée en 1404 et dans l'Atlantique en 1405-1406, au cours desquelles il est possible qu'il ait fait fonction d'écrivain du bord.

8 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 (Bochaca 2012a).

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 (art. cit. ci-dessus, pp. 48-54).

9 Récit de l'ambassade conduite par Jean de Roubaix pour négocier le mariage du duc de Bourgogne, Philippe le Bon, avec Marguerite de Portugal (1428-1429) (Gachard 1834: 65-66 et 76-80).

10 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 1490 (Bochaca 2012b).

Les références citées dans le texte ou en notes renvoient aux pages de l'édition du récit de Roger Machado dans Gairdner (1858: 157-222).

11 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 (Bochaca 2013).

Léon de Rozmital¹²). Leur récit, qui ne se limite pas aux seuls aspects du voyage, tient souvent lieu de rapport destiné à rendre compte de la mission, une fois celle-ci achevée, à l'autorité qui les a mandatés (Regnault Girard, Jean de Roubaix, Roger Machado, Vaclav Sasek). Ceux qui se déplaçaient de leur propre initiative semblent avoir été moins enclins à raconter leur voyage, ainsi que le firent quelques pèlerins, tels William Wey (*The Itineraries* 1857: 153-161) et Margery Kempe,¹³ des marchands dans le cadre de leurs activités, à l'exemple de Girolamo Strozzi,¹⁴ ou, plus rare encore, des particuliers poussés par le goût de l'aventure et de la découverte, comme dans le cas de Pedro Tafur (*Andanças* 1874). Guillebert de Lannoy effectua quant à lui de nombreux voyages entre 1399 et 1450, tour à tour comme homme d'armes, comme ambassadeur et comme pèlerin (*Voyages* 1840). En dehors du contexte particulier des Grandes Découvertes, rares sont les récits produits par des marins. On possède toutefois le rapport en forme de journal de bord de Luca di Maso degli Albizzi (1429-1430) (MALLEY, 1967: 193-282) et les témoignages parallèles de trois Vénitiens: Pietro Querini, propriétaire et maître de la nef *Quirina*, et deux marins de celle-ci, Cristoforo Fioravante et Nicolò de Michiel. Tous trois, rescapés du naufrage survenu en 1431, racontèrent après coup leurs mésaventures (JUDE DE LARIVIERE, 2005). Bien qu'il s'agisse le plus souvent de terriens s'aventurant sur la mer, quelques-uns pour la première fois de leur vie, parfois contre leur gré¹⁵ et presque toujours avec inquiétude, les témoignages produits sont en général de qualité. Au-delà des péripéties particulières qui émaillent le cours de chacun des voyages, ils offrent des regards qui se croisent et convergent sur un certain nombre de points, en particulier sur la perception géographique et politique des côtes et des espaces maritimes parcourus.

Les références citées dans le texte ou en notes renvoient aux pages de l'édition du récit de Thomas Beckington dans Nicholas (1828: 10-12 et 83-89). On ignore l'identité du membre de la suite de Thomas Beckington qui rédigea le journal.

12 Léon de Rozmital, 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'ayant pas eu lieu, la tournée des cours européennes réalisée par Léon de Rozmital visait à relancer les négociations. Reçu avec les égards dus à son rang, il ne semble pas avoir réussi dans sa mission (PERICARD-MEA, 2008).

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.

13 Elle effectua le pèlerinage de Saint-Jacques de Compostelle à deux reprises en 1417, puis se rendit en Norvège et à Dantzig en 1433. STALEY (1996).

14 EDLER DE ROOVER (1905).

15 Conscient des dangers d'une navigation hivernale vers l'Écosse, Regnault Girard essaya de se soustraire à sa mission en proposant d'assumer les frais de l'ambassade si celle-ci était confiée à une autre personne, requête à laquelle Charles VII opposa un refus catégorique.

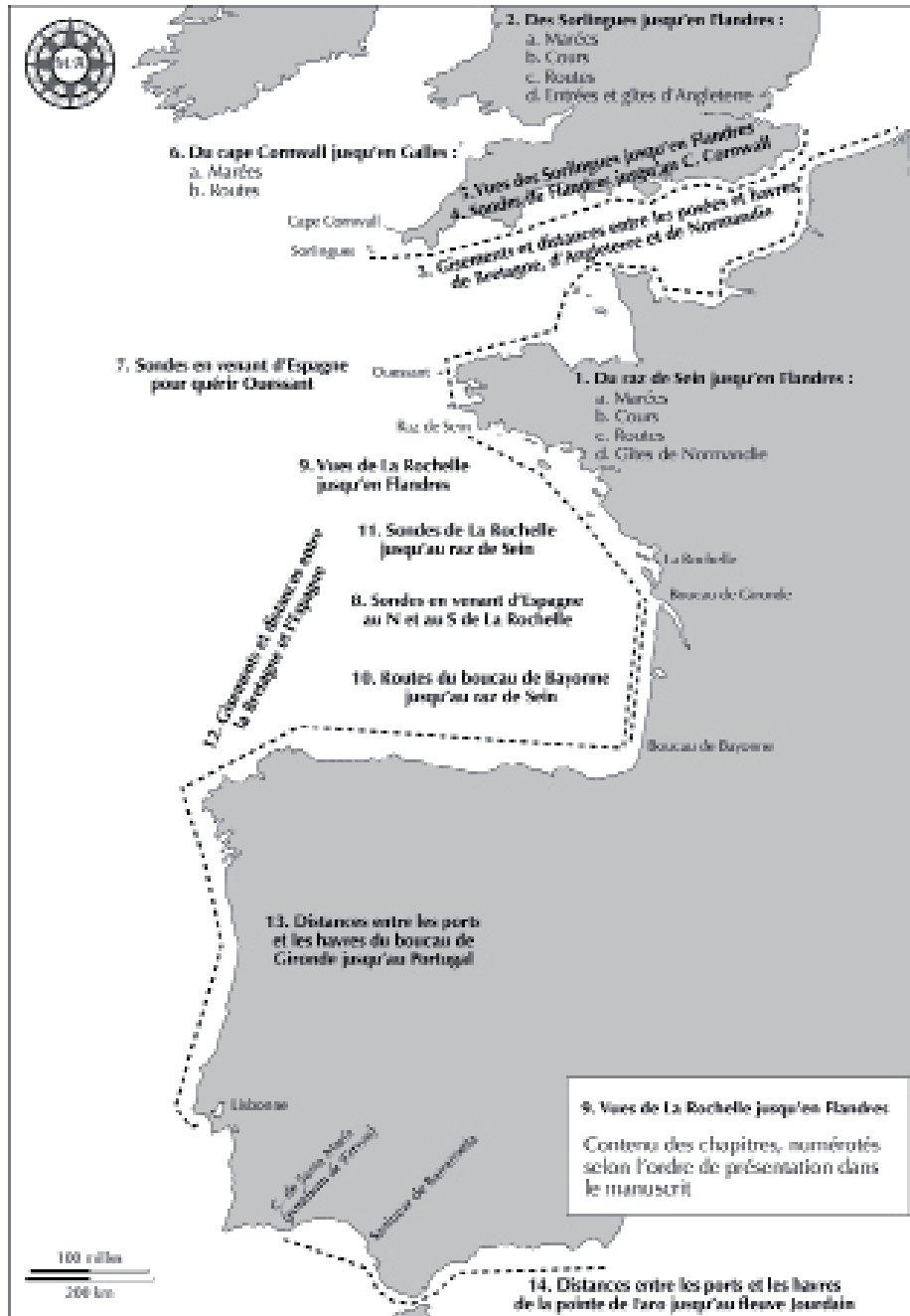


Figure 1. Les mers du Ponant d'après les instructions nautiques d'un routier du début du xvie siècle (Bibliothèque nationale de France, Ms Fr 1748, vers 1525).

2. LITTORAUX ET MOUVANCES POLITIQUES

Gutierre Díaz de Games donne un aperçu suggestif des côtes du Ponant le long desquelles il a navigué à l'occasion de deux campagnes navales menées en 1405 et en 1406 (BOCHACA et AZNAR, 2014). Les nombreux toponymes et repères spatiaux dont il fait état montrent qu'il avait une perception relativement précise des espaces fréquentés (fig. 2). On ignore quel était son niveau de connaissance avant l'expédition et quel fut l'apport de l'expérience vécue, tant par l'observation personnelle qu'au contact des marins qu'il côtoya.

Le cadre spatial est posé à travers les noms évoquant les royaumes: Castille, France et Angleterre (pp. 208-209).¹⁶ Certaines entités régionales qui les composent sont clairement identifiées à l'exemple de la Gascogne (p. 208), du duché de Guyenne (p. 210), de la Bretagne (p. 270), de la Normandie, de la Picardie (p. 366) et de la Flandre (p. 370). En Angleterre, il distingue le «pays de Cornouailles» (p. 281), le Pays de Galles et ses Marches (p. 307), ainsi que la côte «devers le nord», par opposition à celle de Cornouailles (p. 369). Une nébuleuse de villes et de bourgs, dont la plupart sont des ports, délimitent en pointillé les contours de l'espace maritime dans lequel Pero Niño et ses compagnons évoluent: San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo, Castro Urdiales et Pasajes sur la côte nord de la Castille (p. 208); Royan, Talmont, La Rochelle (p. 208), Olonne, Guérande (p. 270), Brest (p. 272), Saint-Malo, Harfleur, Rouen, Camiers, Cayeux, Le Crotoy et Abbeville le long de la côte atlantique de la France. De même que Bordeaux et Blaye (p. 266), Calais est perçu comme une «possession de l'Angleterre» (p. 369), tandis que L'Écluse et Bruges relèvent de la Flandre, alors fidèle au roi de France. En Angleterre, il s'agit principalement de Saint-Yves (p. 281), de Dartmouth (p. 283), de Plymouth (p. 294), de Poole (p. 300), de Southampton (p. 310) et de Douvres (p. 369). Des îles jouent le rôle d'amers en avant de la côte, ainsi Ré, Oléron, Ouessant et Belle-Île entre La Rochelle et la pointe Saint-Mathieu (p. 270), Batz et le Mont Saint-Michel dans la Manche (pp. 410-411). Ce sont parfois des possessions avancées de l'ennemi bonnes à piller, à condition de déjouer la vigilance de leurs habitants et de trouver un lieu de débarquement: Portland (p. 296), Wight (p. 311) ou les «petites îles qui tiennent à la Bretagne bien qu'elles soient du domaine d'Angleterre. Ce sont quatre îles, dont deux grandes et fortes et deux petites; on les appelle Chausey, Aurigny, Guernesey et Jersey la Grande» (p. 312). Estuaires et embouchures des fleuves servent de refuge en pays ami, à l'exemple de l'Aber-Wrach (Bretagne), où les galères sont réparées après une tempête subie lors de l'entrée en Manche (1405), et de la Seine, où, après avoir relâché à Harfleur, elles sont conduites à Rouen pour l'hivernage (1405-1406). Chez l'ennemi, ces échancres de la côte se transforment en voies d'invasion, souvent d'un accès difficile en raison des courants et des vents: Gironde, bras de mer conduisant à Saint-Yves (Cornouailles).

Gutierre Díaz est parfois imprécis dans la restitution orthographique de toponymes français et anglais qu'il écorche au point d'en rendre l'identification difficile: «Saïmago» semble être le Saint-Mahé de l'ancien français ou Saint-Mathieu en français moderne (p. 272); «Chita» paraît correspondre à Saint-Yves sur la côte nord-ouest de la Cornouailles, à moins qu'il ne s'agisse du port voisin de Saint-Erth (p. 281). Quelques passages sont obscurs: après la pointe de

¹⁶ Afin d'alléger les notes, nous renvoyons directement dans le texte aux pages des éditions des récits précédemment cités.

Saint-Mathieu (Saimago) et le raz de Sein, l'arrivée à Brest fait suite à la mention du passage du raz Blanchard (p. 273). Inexactitude imputable à l'auteur ou au copiste ? Gutierre Díaz commet des erreurs manifestes. Il parle des rochers du Casquet – situés entre les îles Anglo-normandes d'Aurigny et de Guernesey – à propos d'écueils à l'entrée du golfe d'Exeter (p. 295), et il prend Southampton pour Londres, sans que l'on sache s'il commet cette confusion à dessein ou non (p. 308).¹⁷



Figure 2. Les campagnes atlantiques de Pero Niño: inscription dans l'espace du récit de Gutierre Díaz de Games (1405-1406).

¹⁷ Il s'agissait peut-être de soutenir la comparaison avec l'amiral Fernando Sánchez de Tovar qui, avec l'amiral français, Jean de Vienne, mena trois raids dévastateurs sur les côtes sud de l'Angleterre en 1374, 1377 et 1380. Lors du dernier raid, Castellans et Français remontèrent la Tamise jusqu'à Gravesend.

Il a en revanche une bonne connaissance des grands ensembles maritimes sur lequel il évolue. La «mer d'Espagne» (pp. 208, 277) correspond au golfe de Gascogne, tandis que le «canal de Flandre», c'est-à-dire la Manche, commence au sortir des raz bretons et «se prolonge jusqu'à la tour de Lamua en Flandre» (pp. 273, 366, 369). Les seuils et les frontières qui marquent les limites entre les principales dominations politiques sont perçus avec justesse: Pasajes se trouve «là où se séparent la Gascogne et la Castille», ce qui est assez exact, même si la ville castillane frontalière est en réalité Fontarabie (p. 208). Royan et Talmont sont bien «deux villes françaises qui sont situées sur la rive [de la Gironde] du côté de La Rochelle», la rive opposée, en Médoc, et son vis-à-vis à partir de Blaye étant sous domination anglaise (p. 266). En Manche, les littoraux tenus par les Anglais et les eaux sur lesquelles l'expédition est susceptible de rencontrer des ennemis sont évalués avec le plus grand soin. Au droit du cap de Sangate, il note que «là commençait le pays de Calais», tandis que Cayeux et Le Crotoy sont «en Picardie», région tenue par le roi de France (p. 366). De même, «ils passèrent entre Calais et Douvres, deux possessions de l'Angleterre» (p. 369). S'il fait à tort de la Baie de Bourgneuf un «port», du moins sait-il qu'on y charge du sel (p. 388).

Comme chez Gutierre Díaz, les références aux dominations politiques sont essentiellement terrestres dans les autres récits. Les ambassadeurs envoyés en 1428 au Portugal par Philippe le Bon pour négocier son mariage avec l'infante Marguerite se transportèrent d'abord «en sa ville de l'Escluze en Flandres, et la, pour faire leur voiage, se mirent porporcionelement en deux galees de Venise adonc gisans ou port de l'Escluze, dont ilz partirent le XIX^e jour d'octobre ouudit an IIII^e XXVIII, et, le lendemain XX^e dudit mois, arriverent ou port de Sandwic en Angleterre». Après avoir attendu là deux galères vénitienes en provenance de Londres, la flottille appareilla le 13 novembre. Le mauvais temps la contraignit à s'abriter dans «divers ports en Angleterre» (La Chambre, Plymouth, Falmouth) avant de pouvoir s'élancer sur «la mer d'Espagne». Après une étape le 14 novembre à «Baionne en Galice», ils «prirent terre en ung lieu dit Calscais, a six lieues de Lisbonne en Portugal» (pp. 65-66).

William Wey, clerc d'Eton, réalisa en 1456 un pèlerinage à Saint-Jacques de Compostelle. Parti de Plymouth le 30 avril, le premier lieu aperçu fut «cette région d'Espagne appelée Ortigueira», puis le cap Prieur, l'île Sisarga et la tour «de Lavale» (sans doute la tour d'Hercule) annonçant le «port de La Corogne», dans lequel il débarqua pour gagner ensuite Saint-Jacques par la route (p. 153). Bon observateur, Vaclav Sasek note pour le voyage aller en Angleterre en février 1466:

Qui veut naviguer vers l'Angleterre doit partir de Calais [...] Nous avons vu sur la côte de hautes falaises de craie blanche. On aurait pu croire qu'elles étaient couvertes de neige. Puis nous avons aperçu un énorme château [...] Falaises et château dépassés, nous avons abordé au port de Sandwich où de nombreux bateaux peuvent accoster. C'est la première ville d'Angleterre que nous avons rencontrée sur le littoral (pp. 172-173).

Au retour, en avril 1466, après une traversée plus longue et compliquée que prévue, il rapporte :

Nous avons atteint la Bretagne en abordant à Saint-Malo. La ville de Saint-Malo relève de la juridiction de l'évêque, mais elle reconnaît le duc de Bretagne comme

son souverain. Pour gagner la Bretagne par mer, on est obligé d'aborder au port de Saint-Malo, d'abord pour sa commodité d'accès, ensuite en raison de la fermeture des autres ports du littoral pour éviter la fuite des droits de douane et des taxes portuaires (p. 193).

Lui aussi précis et bien informé, Roger Machado, dont le navire qui devait le conduire à Bilbao «en Biscaye» avait été détourné vers l'ouest par une violente tempête subie en «mer d'Espagne» (golfe de Gascogne), raconte comment il toucha finalement terre à Laredo: «le ^{xvi}^e jour [de février 1489], à l'heure de vesperes, nous aryvasmes a terre en une ville qui est sus la frontiere de Biscaya, qui a nom Laredo ou royaume de Castille» (pp. 161-162).¹⁸

Les eaux proches de la côte paraissent relever du pouvoir riverain qui exerce sur elle une juridiction, conception qui préfigurait le principe d'adjacence territoriale tel qu'il a été défini au ^{xvi}^e siècle (BOTTIN, 1998: 30-34). Les coutumes du duché de Bretagne, dont le *Grand routier* de Pierre Garcie fournit une copie, distinguent les interventions de sauvetage effectuées en mer de celles réalisées depuis la terre ferme:

toutes nefz et autres vaisseaux quand ils périssent et aventurent en toute la côte de Bretagne, tout est conquis et confisqué au noble duc et comte et autres seigneurs de Bretagne sans que nul homme, marchand, maître, compagnon ni autres, ni prennent rien biens, sinon ceux qui les sauvent doivent avoir leurs salaires selon qu'ils ont desservi, c'est à savoir s'ils vont à l'aventure de la mer loin quérir et sauver les biens ils ont le tiers, et s'ils ne perdent terre ils n'auront que salaire compétent au regard de la justice.¹⁹

Une partie des biens sauvés ou venant s'échouer à la côte revenait aux détenteurs du droit de bri sur le rivage de leur seigneurie, dont le duc de Bretagne, si le maître du navire ou les affréteurs ne s'étaient pas préalablement munis de brefs ou sauf-conduits (GALLICÉ et MOAL, 2012).

3. LES SEUILS MARITIMES ET LEUR FRANCHISSEMENT

Le passage du détroit de Gibraltar ne donne pas lieu à une description particulière dans les récits utilisés pour cette étude. À l'aller, Luca di Maso note simplement dans son journal de bord que le 19 novembre 1429 les deux galères qu'il commandait arrivèrent à 4 heures de la nuit et mouillèrent à l'abri du «mont Gibraltar pour attendre», avant de reprendre leur route vers Tarifa (p. 222). Au retour, elles se trouvèrent «le matin du dimanche 12 [mars 1430], au lever du soleil, [...] dans le détroit, sous le mont Gibraltar, dans [le royaume de] Grenade» (p. 269).

Parti de Candie en Crète le 25 avril 1431, le Vénitien Pietro Querini passe directement dans son récit à l'arrivée de la nef *Querina* devant Cadix le 2 juin. Il résume en une phrase la lente progression depuis l'appareillage: «à cause des vents contraires, nous fûmes obligés de longer la côte de la Berbérie pendant plusieurs semaines» (p. 13). Pedro Tafur n'est guère plus disert:

¹⁸ L'appréciation est assez juste même si c'est la ville portuaire de Castro Urdiales qui est la plus proche de la Biscaye.

¹⁹ Médiathèque de Niort, RES 1 P161 E, fol. 85-85 v^o.

Fezimos vela é salimos del puerto de Barrameda; é yo era en una nao de Galicia [...] É aquel dia é la noche siguiente navegamos, é doblamos el cabo de Trafalgar, é entramos por el estrecho, é amanesçimos sobre la punta del Carnero, que es en la entrada de Gibraltar, é surgimos çerca de la villa (*Andanças* 1874: 3).

Dans son journal, il est vrai très succinct, Girolamo di Carlo di Marco Strozzi enchaîne sans transition le départ des îles d'Hyères, le 8 octobre 1472, et l'arrivée à Cadix, le 15 du même mois. Lors du retour, il fait se succéder le départ de Sanlúcar de Barrameda, le 7 octobre 1473, et le mouillage en rade de l'île de Seravignia le 11, sans même mentionner le passage du détroit de Gibraltar (EDLER DE ROOVER, 1905: 135-136).

Progressant en vue des côtes dans un large bras de mer entre l'Europe et l'Afrique, peut-être les marins ne percevaient-ils pas nettement le franchissement d'un seuil géographique en termes de navigation. À l'ouest du détroit de Gibraltar, ils entraient dans la «mer océane» et plus particulièrement dans la «mer d'Espagne» qui baignait le pourtour atlantique de la péninsule Ibérique. Lors de l'étape de Cadix, en octobre 1429, Luca di Maso embaucha trois pilotes biscayens dont la connaissance d'«il mare de Spagna» était nécessaire pour naviguer le long des côtes ibériques, avant de gagner la Flandre. Après s'être abritées du mauvais temps à Ribadeo, les galères reprirent la mer le 25 novembre au matin. Alors qu'elles approchaient de l'entrée de la Manche, une caraque génoise les rattrapa le 28 «in golfo de Spagna» –c'est là une des rares mentions spécifiques du golfe de Gascogne–, et les informa d'une violente tempête survenue en Galice le 25 (pp. 224 et 238). En effet, ce que l'on appelle aujourd'hui le golfe de Gascogne, à l'est d'une ligne imaginaire reliant Penmarch au cap Ortegal, formait partie de la mer d'Espagne. Les marins et les voyageurs qui traversaient en droiture depuis le nord-ouest de la Galice en direction de l'Angleterre ou de la Bretagne ne percevaient pas cette distinction, lisible seulement sur une carte.

Jean de Roubaix, explique dans son rapport que les galères vénitiennes, sur lesquelles avaient pris place les membres de l'ambassade qu'il dirigeait, après avoir quitté Falmouth le 2 décembre 1428, «naviguèrent par la mer d'Espagne». Elles firent escale à Bayona (Galice), du 11 au 14 de ce même mois, et arrivèrent le 16 à Cascais, «à six lieues de Lisbonne» (pp. 65-66). Lors du retour, 5 nefes portugaises, dont celle transportant l'infante Marguerite et sa suite en Flandre, après s'être réfugiées à Ribadeo à cause du mauvais temps, reprirent la mer le 25 novembre 1430. Elles naviguèrent «par la mer d'Espagne» (p. 79) de conserve avec les deux galères florentines commandées par Luca di Maso, qui avaient elles aussi trouvé refuge à Ribadeo. On relève la même expression chez Roger Machado lors de la traversée entre l'Angleterre et le nord de la Castille en février 1488, ainsi qu'au retour depuis Lisbonne: «le 11^e jour après notre départ [18 juillet 1489] [...] nous avons passé le moitié de la mer d'Espagne entre ledit cap [Finistère] et la première terre d'Angleterre» (pp. 161 et 197).

Délimitée au nord par l'Angleterre et au sud par la France, la Manche constituait un «chenal» dont les navires arrivant par le sud-ouest devaient trouver l'entrée en atterrissant près des Sorlingues (îles Scilly) ou du cap Lizard, ou bien dans le secteur de Sein ou d'Ouessant. En sens inverse, ces amers servaient de dernière position connue à partir de laquelle commençait la navigation hauturière à l'estime vers la péninsule Ibérique. Les mésaventures que connurent, à quelques années d'intervalle, Luca di Maso et Pietro Querini montrent que l'entrée en

Manche n'était pas toujours un exercice facile. Réfugiées à Ribadeo pour se protéger du mauvais temps, les deux galères florentines y furent rejointes par cinq nefes portugaises faisant partie de la flotte conduisant Marguerite de Portugal en Flandre et qu'une violente tempête avait dispersée. Le rapport de Jean de Roubaix, ambassadeur bourguignon²⁰ et le journal de bord de Luca di Maso font état d'une erreur manifeste de navigation de la part des pilotes biscayens embarqués sur les galères à Cadix (pp. 235-236). Le témoignage de Luca di Maso est édifiant. L'appareillage de Ribadeo eut lieu le 25 novembre 1429 «au lever du soleil». Après avoir navigué quatre jours de conserve avec les nefes en réglant difficilement leur marche sur ces dernières, les galères s'en séparèrent dans la nuit du 28 au 29 novembre pour faire une route plus au nord. Les pilotes pensaient être alors près d'Ouessant. Le cap fut mis au nord-ouest pour s'éloigner de la côte car les profondeurs relevées à la sonde étant inférieures à celles attendues dans cette partie de la Manche. Deux heures avant l'aube, Nerone «mon trompette, marchait sur le pont, surveillant à l'entour par chance ou par suspicion, vit la terre, [le temps] étant obscur et il pleuvait. Il avertit le comitre [maître]». L'erreur de localisation persista: «presque tout le monde, et spécialement les pilotes, disant être en Bretagne, dans le chenal de Molène, entre Sein et Ouessant». On envisagea même de mouiller. La situation changea à la pointe du jour lorsque la terre apparut à moins de 2 milles (3,3 kilomètres, à raison de 1653 mètres par mille florentin). Certains commencèrent à douter de la position, disant qu'il s'agissait de l'Angleterre, ce qui supposait une différence de «150 milles» (près de 250 km). Finalement, en reconnaissant le cap Gaudester (Startpoint) et une «île verte», les marins se rendirent compte qu'ils étaient «près de Plymouth». Fort heureusement l'affaire se termina bien.

La nef *Querina* n'eut pas cette chance. Partie de Muros le 26 octobre 1431, elle arriva près des Sorlingues le 5 novembre, quand une violente tempête la rejeta loin à l'ouest. Le gouvernail d'étambot, endommagé par un talonnage à l'entrée du port de Cadix suite à une erreur du pilote local, fut arraché. La nef, ingouvernable, fut emportée dans une longue et tragique dérive autour de l'archipel britannique (pp. 14-15).²¹ Le baleinier sur lequel Regnault Girard avait embarqué pour se rendre en Écosse fut lui aussi surpris trois ans plus tard, le 18 novembre 1434, aux abords des Sorlingues par une violente tempête qui dura quatre jours et l'emporta vers l'ouest «par delà l'Irlande, selon la carte [à] plus de cent lieues», soit quelque 550 kilomètres (p. 51).

Sans présenter le même danger, des vents contraires pouvaient gêner l'entrée ou la sortie de la Manche. Le navire sur lequel Roger Machado avait pris place à destination du nord de la Castille, partit de Southampton le 16 janvier 1489, mais il ne parvint à sortir de la Manche que le 12 février. Au retour du Portugal, en raison du mauvais temps rencontré au large des Sorlingues, Machado débarqua à Padstow sur la côte nord de la Cornouaille. Il est vrai que le navire qui les accompagnait se rendait à Bristol, et les maîtres avaient sans doute pris une route plus au nord.

20 «Les piloz par erreur laisserent le chemin des naves et vindrent prez du camp de Caisart [cap Lizard] a la pointe d'Angleterre, en grant aventure de naufrage et de perillier» (GACHARD, 1834: II, 79).

21 Après avoir abandonnée la *Querina* en perdition, une dizaine de marins seulement, embarqués sur l'un des deux bateaux de service de la nef, finit pas gagner une île de l'archipel des Lofoten (Norvège), où ils furent secourus par la population locale.

À l'autre extrémité de la Manche, Pero Niño franchit le détroit de Calais dans les deux sens en 1406, pour aller en mer du Nord puis en revenant d'une escale à L'Écluse, sans difficulté majeure. Les nefes portugaises qui amenaient Marguerite de Portugal en Flandre effectuèrent la traversée Plymouth-L'Écluse sans problème du 1^{er} au 6 décembre 1430 (p. 79).

Après avoir longé la côte sud de l'Angleterre, les galères commandées par Luca di Maso mouillèrent sous le cap de Douvres (cap South Foreland) et de là gagnèrent Ostende puis L'Écluse. Au retour, Luca di Maso ne détaille pas la traversée entre l'Écluse et Southampton, réalisée apparemment sans problème entre le 6 janvier 1430, au levé du soleil, et le 7 à 21 heures (pp. 240-241 et 254-255). Pour se rendre au Portugal, l'ambassade bourguignonne conduite par Jean de Roubaix embarqua à L'Écluse sur deux galères vénitienes qui appareillèrent le 19 octobre 1428 et atteignirent Sandwich en Angleterre le lendemain. Ils attendirent là deux autres galères de la Sérénissime qui venaient de Londres. La flottille appareilla le 13 novembre et «par force de vent», c'est-à-dire en se déhalant à la voile, en faisant des escales à la Chambre, Plymouth et Falmouth, où elles arrivèrent le 25 novembre (p. 65). Dans les différents récits, le passage de la Manche à la mer du Nord et réciproquement ne semble pas perçu comme un changement de mer ou du moins cela n'est pas exprimé comme tel.

Léon de Rozmital traversa lui aussi la Manche sans encombre en février 1466 dans le sens Calais-Sandwich, si l'on excepte la voie d'eau qui se déclara sur le premier navire emprunté, obligeant à un retour précipité à Calais. Un vent frais n'empêcha pas la seconde tentative. En dépit de l'étroitesse relative de la Manche, des conditions météorologiques adverses (absence ou excès de vent, soufflant dans une direction défavorable) pouvaient compliquer le passage. Lors de la première traversée de l'Angleterre vers la Bretagne, Roger Machado employa 8 jours, du 4 au 12 juillet 1490, pour aller de Portsmouth à Tréguier, sans compter une attente de 12 jours avant de pouvoir appareiller de Portsmouth faute d'un vent favorable. Au retour, il quitta Morlaix le 27 juillet et débarqua à Dartmouth le 31. Lors de leur retour en France, Léon de Rozmital et les siens apprirent à leurs dépens le caractère aléatoire de la durée des traversées, même sur des trajets courts, comme le raconte Guillaume Tetzl:

En quittant l'Angleterre nous avons 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. La tempête nous obligea à tenir la mer durant dix-sept jours avant d'atteindre le port de Saint-Malo [...] Nous y débarquâmes nos chevaux dans un état désastreux, incapables de marcher ni même de se tenir debout (p. 192-193).

Par deux fois, Guillebert de Lannoy échappa de justesse à un sort plus funeste encore. En 1400, en revenant vers Harfleur après une attaque contre Falmouth conduite par le comte de la Marche, «fut nostre nef perie vers Saint Malo en Bretagne, nos valles, bagues, harnois noiez et peris et les gentilzhommes, par la grâce de Dieu, sauvez en deux botequins estans dedans nostre dire nef» (p. 4). En 1408, embarqué à L'Écluse avec la flotte de l'infant Ferrand de Castille, forte de 27 voiles:

fut ladictte flotte presque toute périée par fortune de mer, les ungs rompus par fortune a la coste de Bretagne, les autres se rendirent prisonniers es pors

d'Angleterre, excepté une petite nef de Florentins sur quoy j'estoye, laquelle fut allanchié au courant qui est entre le port de Hantonne [Southampton] et l'isle de Wicq [Wight] par l'espace de quinze jours. Et lors vindrent deux gros vaisseaux de Anglés armez pour nous prendre, mais par la grace de Dieu, le vent se retourna bon, tout a souhait, par quoy nous eshapasmes d'eulz; vinsmes a sauveté au port de Harfleur; et meismes six sepmaines depuis l'Escluse jusques audit port de Harfleur, et la descendy (pp. 7-8).

Ayant de l'eau à courir, les navires pouvaient cependant se défendre contre les éléments s'ils n'étaient pas trop près de la côte et si les équipages manœuvraient correctement. Il en allait tout autrement au moment de se faufiler dans des passages étroits exposés aux vents et aux courants. Gutierrez Díaz de Games a été profondément marqué par les raz bretons qu'il franchit à deux reprises, du sud vers le nord en 1405 et en sens inverse en 1406. Il possède une bonne connaissance de la disposition générale et de la dangerosité des lieux:

Ils doublèrent le cap de Saïmago [Saint-Mathieu] et entrèrent dans le raz qui a vingt lieues de long. Ce raz est très dangereux. On croirait que la mer y bout à gros bouillons, comme l'eau d'une chaudière placée sur le feu; non pas qu'elle soit chaude cependant, mais la mer y est telle qu'elle n'y fait que des tourbillons. Par gros temps le péril est extrême en cet endroit, et le navire qui est dressé à la côte est coulé en un instant. Là ne servent ni rames ni voiles: il faut de bons gouvernails de caisse, car les courants y sont si forts et emmènent si raide le navire, que lorsque Dieu les garde des récifs, en trois ou quatre heures il fait ces vingt lieues (p. 270).

Thomas Beckington et sa suite, après avoir séjourné à Bordeaux, retournèrent en Angleterre avec une flotte qui se regroupa d'abord dans la rade de Soulac, à la pointe du Médoc, avant de sortir de la Gironde par étapes. Le 15 au matin les navires gagnèrent la «rade de Royan» où ils demeurèrent jusqu'au surlendemain pour attendre un vent favorable et s'aider du jusant. Enfin, le 17 au matin la flotte s'élança vers la haute mer et fit bonne route car le 18 au soir elle arrivait en face de Penmarch, où elle mouilla. Le 19, ils firent à nouveau voile, franchissant le raz de Sein dans l'après-midi pour aller s'abriter le soir venu dans la «rade de Crozon» (actuelle anse de Morgat). La flotte appareilla l'après-midi du 21 janvier. Le 22 elle naviguait entre Crozon et la pointe Saint-Mathieu sans parvenir à progresser vers le nord. Elle resta en mer toute la journée du 23 sans réussir à franchir le chenal du Four, si bien que dans l'après-midi du 24 il fut décidé de retourner à Crozon. Bloqués par le mauvais temps, les navires restèrent au mouillage jusque dans l'après-midi du 5 février (p. 88).²² Ils doublèrent cette fois la pointe Saint-Mathieu et gagnèrent la rade des Blancs Sablons le 5 février en soirée (p. 89). Reprenant leur route le 6 février, ils sortirent du chenal du Four et entrèrent en Manche vers 11 heures. Il semble pas que les vents leur aient été favorables, car la traversée sur environ 180 kilomètres dura près de trois jours. Ils atterrirent dans le secteur de Foreland et de Mounstbay qui furent reconnus le 9 février au soir. Un mois s'était écoulé depuis le départ de Thomas Beckington de Bordeaux pour gagner son navire mouillé devant Soulac. Au regard des six jours de la traversée à l'aller, le retour demanda près de quatre fois plus de temps, signe du caractère

²² En 1405, les trois galères castillanes de Pero Niño, accompagnées par les deux galères françaises de Charles de Savoisy, franchirent elles aussi les raz bretons en deux temps, après avoir fait escale à Brest.

extrêmement aléatoire d'un mode de voyage par mer totalement soumis aux aléas, bons ou défavorables, des conditions météorologiques.

Les mers du Ponant ne représentaient pas seulement un obstacle naturel à la circulation des hommes et des biens d'un secteur de côte de l'Europe atlantique à un autre. Les conditions matérielles de leur franchissement, liées à la distance mais aussi et surtout au temps employé en raison de conditions météorologiques très variables d'un voyage à un autre, marquaient une limite, on pourrait dire une frontière psychologique, qui explique la vision terrienne du héraut de France d'un royaume sis «en frontière de mer» (BOCHACA, 2015). Pour les marins, dont la mer constituait un espace de travail et qui étaient davantage familiarisés avec elle, voire pour les voyageurs une fois les navires sur lesquels ils avaient embarqué parvenus en haute mer, le cloisonnement était moins net. Loin des côtes, lorsque la mer et le ciel se fondent à l'horizon, la mer océane forme un tout dans lequel il est difficile de distinguer des sous-ensembles. L'imprécision de la position estimée du navire pendant ce type de navigation hauturière n'aidait pas au repérage. En vue des côtes, la référence politique restait le pouvoir souverain s'exerçant sur la terre ferme jouxtant la mer. Mais il faut attendre l'époque moderne pour que la notion de frontières maritimes se précise (BOTTIN, 1998; FEAKES, 1994; GAURIER, 2001; RAESTAD, 1912; VINCENT, 2008: 44).

Une comparaison minutieuse des observations faites pour les mers du Ponant avec les informations contenues dans les récits de voyage en Méditerranée reste à faire, celle-ci ne pouvant trouver place dans la présente étude (POUGET-TOLU, 2002). Parmi les narrations utilisées pour l'Atlantique, celles qui comportent aussi des développements méditerranéens laissent entrevoir des similitudes dans la perception des limites et des seuils dans l'un et l'autre des espaces maritimes (*Andanças* 1874; EDLER DE ROOVER, 1905; GAUTIER DALCHÉ, 2001; JUDGE DE LARIVIERE, 2005; MALLET, 1967). De façon plus générale, les récits de voyage sur les mers bordières de l'Europe, tant du Ponant que du Levant, proposent une perception de l'espace fondée sur l'expérience pratique, qui emprunte peu d'éléments aux discours savants qui leur sont contemporains (GAUTIER DALCHÉ, 1988, 1990, 2001 et 2013).

4. BIBLIOGRAPHIE

- (1840): *Voyages et ambassades de Messire Guillebert de Lannoy, Chevalier de la Toison d'Or, Seigneur de Santes, Willeroal, Tronchiennes, Beaumont et Wahégnies 1399-1450*, Mons, Typographie d'Em. Hoyois.
- (1857): *The Itineraries of William Wey, Fellow of Eton College to Jerusalem, A.D. 1458 and A.D. 1462; and to Saint James od Compostella, A.D. 1456*, J. B. Nichols and sons, London.
- (1874): *Andanças é viajes de Pero Tafur por diversas partes del mundo avido (1435-1439)*, Imprenta de Miguel Ginesta, Madrid.
- BELTRÁN LLAVADOR R. (ed.) (2005): *Gutierre Díaz, El Victorial*, cuarta edición, Taurus, Madrid.
- BOCHACA M. ; AZNAR VALLEJO, E. (2014): «Navigation atlantique de trois galères castillanes au début du xv^e siècle d'après *Le Victorial*: de la chronique chevaleresque à l'histoire maritime», *Anuario de Estudios Medievales* 44/2: 733-768.

- BOCHACA, M. (2012a): «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* 119/4: 35-54.
- BOCHACA, M. (2012b): «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* 98/4: 436-447.
- BOCHACA, M. (2013): «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*, 125/283: 369-388.
- BOCHACA, M. (2015): «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*, 122/2: 43-65.
- BOTTIN, M. (1998): «Frontières et limites maritimes au xvi^e siècle», dans M. LAFOURCADE (éd.), *La frontière des origines à nos jours*, Presses Universitaires de Bordeaux, Bordeaux: 27-41.
- DE CIR COURT, A. ; COMTE DE PU YMAIGRE, éd. (1867): *Le Victorial. Chronique de don Pero Niño, comte de Buelna, par Gutierre Díaz de Gamez son alferéz (1379-1449)*, Victor Palmé, Paris.
- EDLER DE ROOVER, F. (1905): «Le voyage de Girolamo Strozzi de Pise à Bruges et retour à bord de la galère bourguignonne *San Giorgio*», *Annales de la Société d'émulation de Bruges*: 117-136.
- FEAKES, M. J. (1994): *Formative Influences on the Evolution of International Law: a Case Study of Territorial Waters (1550-1650)*, université de Manchester, thèse inédite.
- GACHARD, L. P., éd. (1834): *Collection de documents inédits concernant l'histoire de la Belgique*, Louis Hauman, Bruxelles.
- GAIRDNER, J., ed. (1858): *Historia regis Henrici septimi*, Longman, Londres.
- GALLICÉ H. et MOAL, L. (2012): «Les brefs de Bretagne: un exemple de réglementation publique en réponse aux risques maritimes dans le duché de Bretagne (xii^e-xv^e siècles)», *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 11/2: 81-108.
- GAURIER, D. (2011): *De la propriété de la mer et des droits qui regardent au premier chef de la propriété*, Centre de Droit maritime et océanique, Nantes.
- GAUTIER DALCHÉ, J., éd. (2001): *Le Victorial. Chronique de don Pero Niño comte de Buelna (1378-1453)*, Brepols, Turnhout.
- GAUTIER DALCHÉ, P. (1988): «Comment penser l'Océan ? Mode de connaissance des «*finis orbis terrarum*» du Nord-Ouest (de l'Antiquité au xiii^e siècle)», *L'Europe et l'océan au Moyen Âge. Contribution à l'histoire de la navigation*, Nantes: 217-233.
- GAUTIER DALCHÉ, P. (1990): «Un problème d'histoire culturelle : perception et représentation de l'espace au Moyen Âge», *Médiévales* 18: 5-15.
- GAUTIER DALCHÉ, P. (2001): «Cartes marines, représentation du littoral et perception de l'espace au Moyen Âge. Un état de la question», *Castrum* 7: 9-32.
- GAUTIER DALCHÉ P. et alii (2013): *La Terre: connaissance, représentation, mesure au Moyen Âge*, Brepols, Turnhout.
- JUDE DE LARIVIÈRE, C. (trad.) (2005): *Pietro Querini, Cristoforo Fioravante & Nicolò de Michiel, Naufragés*, Anacharsis, Toulouse.
- MALLETT, M. E. (1967): *The Florentine Galleys in the Fifteenth Century, with The Diary of Luca di Maso degli Albizzi, Capitain of the Galleys 1429-1430*, Clarendon Press, Oxford.

- NICOLAS, N. H. (1828): *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*, William Pickering, London.
- PANNIER L. ; MEYER P. (éd.) (1877): *Le débat des hérauts d'armes de France et d'Angleterre suivi de The debate between the heralds of England and France by John Coke*, Librairie Firmin Didot et Cie, Paris.
- PÉRICARD-MÉA, D. (2008): *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 Rozmitál (1465-1467)*, Atlantica, Biarritz.
- PÉRISSE, S. (2011): *Les campagnes littorales saintongeaises à la fin du Moyen Âge (xv^e-milieu xv^e siècle)*, thèse de doctorat inédite, La Rochelle.
- POUGET-TOLU, A. (2002): *Navires et navigation aux xiv^e et xv^e siècles d'après les récits de voyages*, L'Harmattan, Paris.
- RAESTAD, A. (1912): « La portée du canon comme limite de la mer territoriale », *Revue Générale de Droit International Public*: 298-363.
- STALEY, L. (ed.) (1996): *The Book of Margery Kempe*, Medieval Institute Publications, Kalamazoo (Michigan).
- VINCENT, P. (2008): *Le droit de la mer*, Éditions Larcier, Bruxelles.