

UN GUIDE DU ROUTARD DE LA GRANDE-BRETAGNE AU DÉBUT DU XVII^e SIÈCLE SELON JOHN TAYLOR, LE POÈTE BATELIER

Jean-Pierre MARCHAND*
Emma RENAUD**

RÉSUMÉ John Taylor (1580-1653), aubergiste, poète et batelier sur la Tamise, effectua plusieurs voyages en Grande-Bretagne dont il publia les récits. Il y signale la qualité des hôtels, les difficultés du trajet, et rédige les premiers indicateurs sur les horaires des diligences. Il suggéra des améliorations quant aux conditions de navigation sur les rivières du royaume et fit partie d'une «commission ad hoc» créée par Charles I^{er}.

ABSTRACT John Taylor (1580-1653), an innkeeper, a poet and a waterman on the Thames, toured Great Britain and published his travel logs. In these he tells about the quality of inns and the difficulties he met during the course of his journeys, and writes the first coach timetables. Taylor suggested improvements in conditions of navigation on British rivers and was appointed by Charles Ist a member of a waterways commission.

RIASSUNTO John Taylor (1580-1653), alberghiere, poeta e batteliere sulla Tamigia effettuò diversi viaggi in Gran Bretagna. Nei racconti che furono pubblicati si trova informazioni sulla qualità degli alberghi, sulle difficoltà del percorso, ed anche per la prima volta, sugli orari delle diligence. Taylor fa delle proposte per migliorare la navigazione fluviale nel regno e partecipò ai lavori di una «commissione ad hoc» istituita da Carlo I.

• BATELIER • GRANDE- BRETAGNE • JOURNAL DE VOYAGE • ROUTARD • TAYLOR (John)

• GREAT BRITAIN • LOG • ROVER • TAYLOR (John) • WATERMAN

• BATTELIERE • DIARIO DI VIAGGIO • GIRAMONDO • GRAN BRETAGNA • TAYLOR (John)

Tour à tour batelier sur la Tamise, employé à la Tour de Londres, aventurier, aubergiste, auteur de satires, d'épigrammes, d'éloges, de récits de voyages, John Taylor naquit vers 1580. Bien qu'appartenant à la classe laborieuse et doté d'une éducation sommaire, il fréquenta les grands du royaume et connut la faveur de Charles I^{er}, briguant sous ce dernier le titre de poète du roi. Un portrait exécuté par un neveu, peintre à Oxford, révèle un homme à la large carrure, au visage fort, aux traits épais: une force de la nature, capable d'endurance comme en témoignent ses comptes rendus de voyages effectués entre 1616 et 1653. Si l'on se reporte à l'inconfort des moyens de transports au début du XVII^e siècle, à la mauvaise qualité des routes, aux dangers encourus (risques d'accidents, brigandages, guerre civile), le goût de Taylor pour les voyages, que l'âge n'arrêtait pas, ne peut susciter que surprise et admiration.

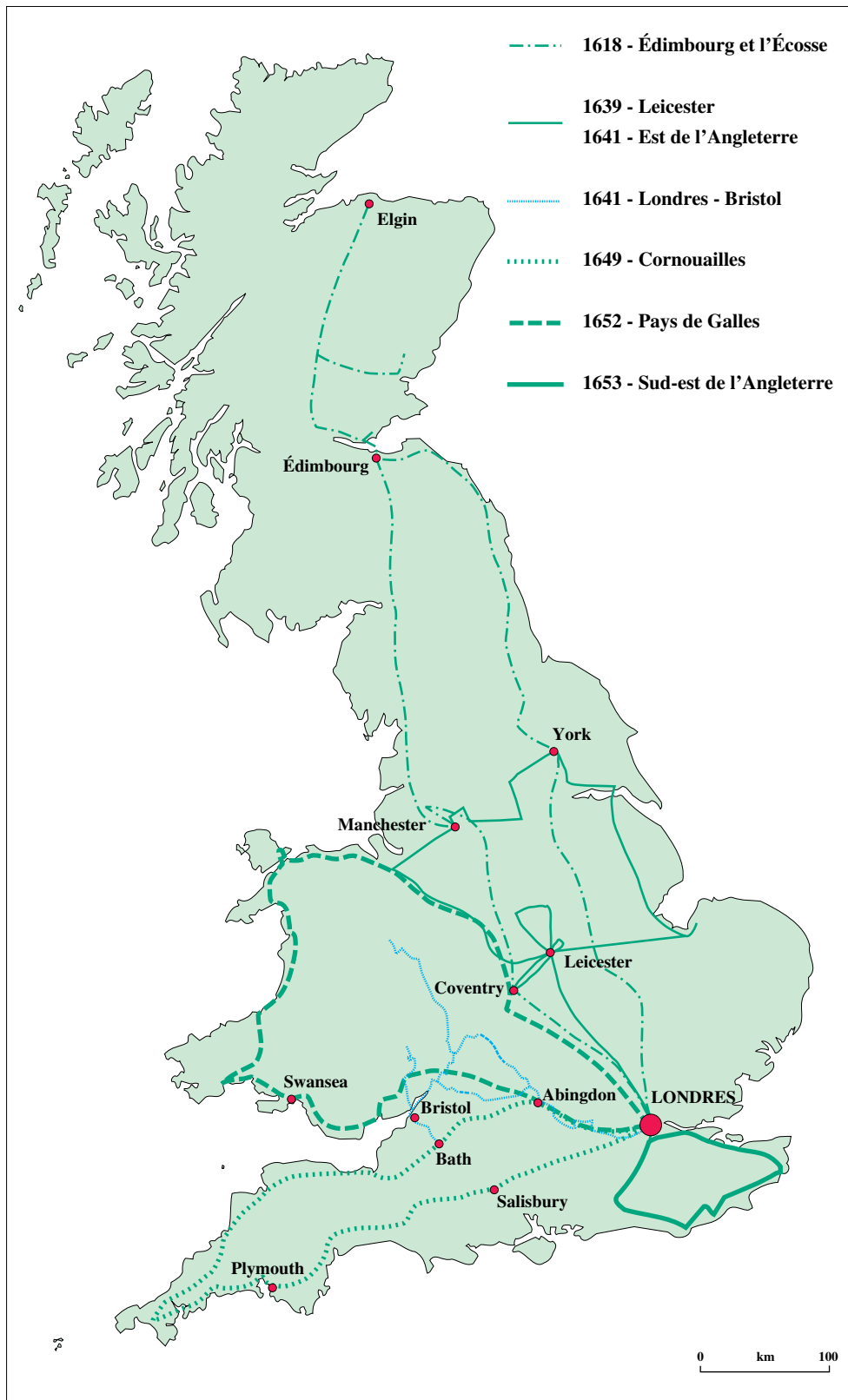
À une époque où un voyage n'était entrepris qu'en cas de nécessité absolue et s'avérait une entreprise risquée dont on n'était jamais sûr de sortir indemne, Taylor quitta à plusieurs reprises Londres pour parcourir la Grande-Bretagne ainsi qu'une partie de l'Europe, puisqu'il se rendit sur le continent à deux reprises, en Bohême (1620) et à Hambourg (1616). Ses périples lui

étaient occasion de satisfaire sa curiosité, son désir d'apprendre. Chacun de ses voyages fit l'objet d'un journal dans lequel il notait les impressions que lui inspiraient les paysages, les villes et les gens (Renaud, 1993). Bien que Taylor ne fût pas véritablement un novateur par ces récits de voyage (Darby, 1963), il contribua à une meilleure connaissance du Royaume-Uni par la publication des premiers guides donnant des informations sur les réseaux de transports routiers, maritimes et fluviaux, ainsi que sur la qualité des auberges fréquentées.

La première carte (fig. 1) (1) montre les différents itinéraires suivis par John Taylor en Grande-Bretagne entre 1618 et 1653. Il va jusqu'aux confins du royaume, visitant la Cornouaille (1649), le Pays de Galles (1652) et l'Écosse lors de son premier voyage en 1618, à l'âge de trente-huit ans. La permanence des structures spatiales de l'île à travers les âges apparaît nettement: polarisation par la capitale, déserts montagneux sur les périphéries. Les grands axes de ce début du XVII^e siècle sont encore ceux d'aujourd'hui. Ils évitent soigneusement les montagnes, sauf entre Edimbourg et Elgin. On notera à cet égard les deux itinéraires parallèles de part et d'autre des Pennines. C'est donc en longeant le littoral que les voyages dans ces contrées lointaines de l'ouest

* Enseignant-chercheur, CNRS, URA 1687, Équipe COSTEL, Université de RENNES 2, Rennes.

** Enseignant-chercheur (anglais), Université de RENNES 2, Rennes.

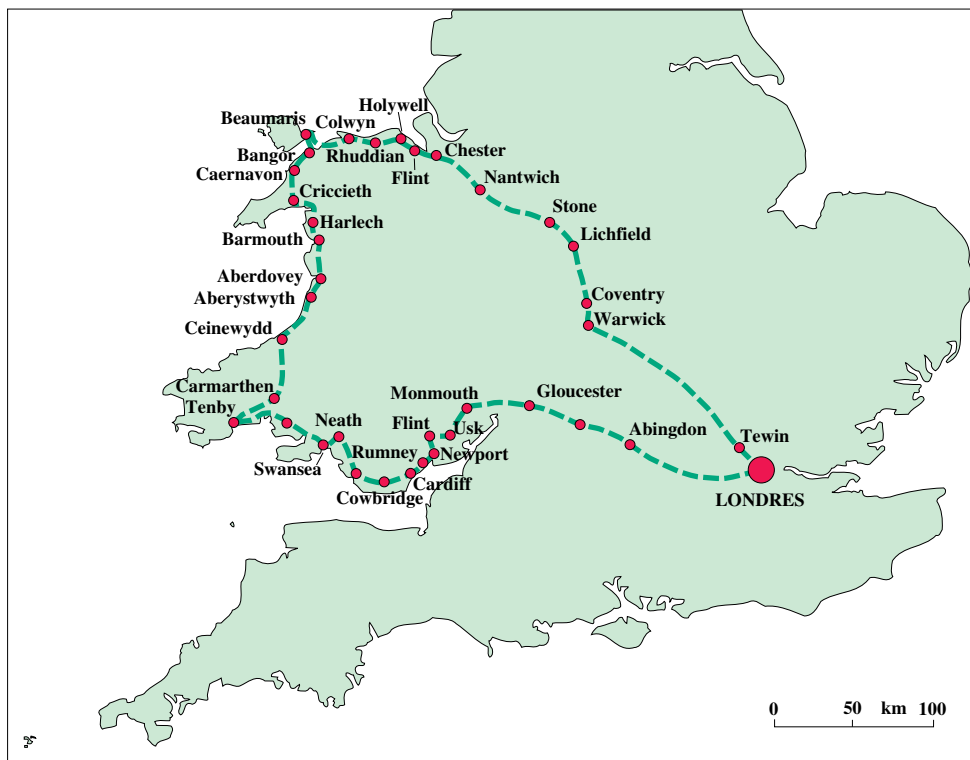


1. Les voyages de John Taylor en Grande-Bretagne (1618-1653)

sont les plus faciles. Les différents itinéraires font nettement ressortir le réseau rayonnant des axes routiers et fluviaux autour de Londres. Si le bassin de Londres est souvent traversé sans «escale» (en 1649, il se rend ainsi directement à Leicester), on ne retrouve pas obligatoirement les grandes villes comme lieux d'étapes, car John Taylor loge souvent chez l'habitant, comme le fera plus tard un autre grand voyageur, Arthur Young, en Irlande (Marchand, 1981). Certaines étapes sont très rapprochées, notre héros rayonnant à partir d'un gîte ou visitant à fond une région, comme autour de Cardiff en 1652.

Dans les villes et le long des artères principales, auberges et tavernes accueillent les voyageurs. En fonction des dates de départ incertaines des diligences, du chargement des passagers et des marchandises, les porteurs, les valets, mais aussi des badauds, des pickpockets s'atroupaient dans les cours d'auberge. Lieux de passages, creusets où se mêlaient toutes les catégories sociales, elles accueillent acteurs, marins, amoureux, courtisanes, aventuriers, hors-la-loi et membres de la haute société. La propreté, le confort et la qualité de l'accueil variaient beaucoup d'une auberge à l'autre. Si *The Rose and Crown* à Dunster méritait que l'on s'y arrêtât, à Stirling Taylor

dut se battre toute la nuit contre des puces. Ces auberges étaient certes des lieux de convivialité, mais aussi de promiscuité, souvent sales et envahis par les punaises. Leurs propriétaires n'étaient pas toujours scrupuleux, et ils cherchaient souvent à escroquer le chaland. Mais c'était la rançon pour celui qui voulait voyager à peu de frais. Or le compte rendu du premier voyage (1618) de Taylor s'intitule *The pennyles pilgrimage* et raconte comment un «routard» (de 38 ans!) se débrouillait pour aller en Écosse et en revenir «sans un penny» en poche. Il avait d'ailleurs fait signer à des amis des billets à ordre payables en échange du récit



2. Le voyage au Pays de Galles (13 juillet - 7 septembre 1652)

du voyage, sous condition que le pari de voyager sans argent fût tenu. Aussi, lorsqu'il le pouvait, Taylor logeait chez l'habitant, accueilli parfois par des aristocrates et des personnalités comme le duc de Pembroke ou sir Richard Vaughan, qui l'invita dans sa propriété de Golden Grove.

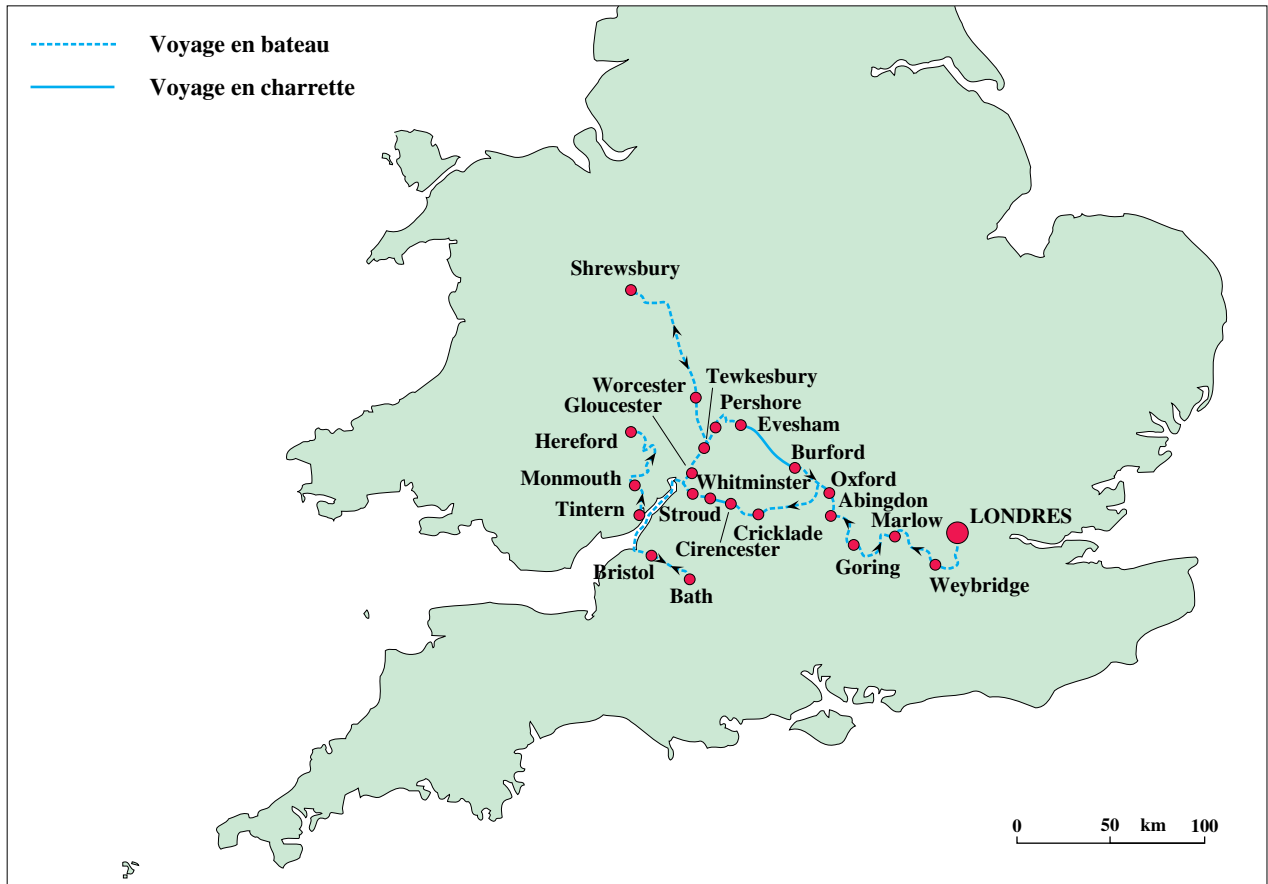
Il utilisa les trois modes de transport les plus courants à son époque, en sus de ses jambes: le cheval, la diligence et le bateau. Les transports publics se développant dans la première moitié du XVII^e siècle, Taylor essaya de se retrouver dans la jungle des innombrables horaires. Il fit de son mieux pour dresser un calendrier complet, *The Carriers Cosmographie*, précisant le jour et le lieu des départs et des arrivées pour les diligences quittant Londres, où y arrivant depuis les différentes villes du royaume. En général, elles quittaient la capitale le jeudi ou le vendredi pour observer en province le repos dominical et repartir le lundi pour Londres.

C'est par ces différents moyens de transport qu'il parcourut l'Angleterre de Londres à Bristol et jusqu'à Shrewsbury durant l'été 1641 et le Pays de Galles du 13 juillet au 7 septembre 1652 (fig. 2). Ces deux voyages sont intéressants car complémentaires à 11 ans d'intervalle. Le départ s'effectue par la Tamise, avec la halte familière d'Abingdon où son frère tenait l'auberge *The King's Head*. Les hauteurs du Pays de Galles sont soigneusement évitées, de même que la péninsule de Camarthen. En revanche, on notera les étapes courtes, jalonnées par les villes fortifiées de Harlech, Caernavon, Aberystwyth. Outre les difficultés inhérentes à ce voyage (son avant-dernier) aux marges

du royaume, le Pays de Galles subissait encore, comme le reste du pays, les séquelles de la guerre civile; et s'éloigner de la côte et des grandes villes pouvait s'avérer dangereux.

Le périple de 1641 (fig. 3) est à bien des égards le plus original car Taylor, ancien batelier sur la Tamise, choisit comme moyen de locomotion un bateau à rames, utilisant au maximum les possibilités de la navigation fluviale de l'ouest de l'Angleterre. Les conditions difficiles de navigation en amont et le passage des interfluves entre les bassins-versants de la Tamise et de la Severn l'amènèrent à louer une charrette pour transporter son embarcation en raison des basses eaux et des bancs de sable, et vaincre les ruptures de charge. Ce faisant, il effectua dans son journal un véritable travail d'enquête, fournissant aux autorités locales un bilan de l'état de la Severn et de la Wye, déplorant, comme pour la Tamise, l'absence de travaux d'aménagement susceptibles de faciliter la navigation.

Dans les limites de Londres, c'est-à-dire jusqu'à Stanes où cessait l'effet de la marée, la Tamise était bien entretenue; ce n'était pas le cas entre Stanes et Oxford. Les barrages étaient équipés d'écluses fonctionnant grâce à des sortes de cabestans (*crabbs*): on en comptait 19 entre Londres et Stanes. En revanche, au-delà de cette dernière ville, troncs d'arbres, bancs de sable, hauts fonds constituaient autant d'obstacles à la navigation. Pour rejoindre les deux villes de Creeklad et Cirencester, distantes de 5 miles, une journée était nécessaire tant étaient fréquents les moulins, les gués, les bancs de sable et les barrages. Il est vrai que l'on était en été, donc en période d'étiage.



3. De Londres à Bristol, le périple de 1641

John Taylor ne cessa jamais, sa vie durant, de dénoncer les obstacles naturels et artificiels à la navigation. Il s'en prenait, entre autres, aux riverains qui tiraient profit des écluses en percevant des péages sans assurer l'entretien des ouvrages. Si la Tamise était un des fleuves les mieux entretenus, la Severn était polluée annuellement par un millier de tonnes de déchets provenant des mines de charbon situées à proximité de ses rives. Sa réputation de fleuve dangereux était, selon Taylor, imméritée, car les incidents étaient davantage dus à la surcharge des bateaux et à une mauvaise connaissance des courants de marée. Un aménagement plus efficace aurait pu permettre à Gloucester, sa ville natale, de concurrencer Bristol. De même, selon Taylor, la ville de Bath aurait pu être desservie par l'Avon au prix de deux écluses à Hanham et Kenisham. Certains des travaux proposés dès cette époque furent effectivement exécutés par la suite, tel le canal de 4 miles entre Churn et Stroud, reliant les bassins versants de la Tamise, de la Severn et de l'Avon dans le Monmouthshire. Si Taylor ne fut pas toujours écouté, c'est pourtant à lui que Charles I^{er} avait confié en 1631, dix ans avant le voyage en bateau

à rames, le soin de faire un rapport détaillé sur l'état de la Tamise, puis, en 1644, de veiller à son entretien.

Ainsi John Taylor oscilla entre le routard façon XVII^e et l'expert en aménagement fluvial. Sans se vouloir géographe, il a participé à l'aventure de la découverte du monde et à son aménagement rationnel, tout en se souhaitant poète du roi.

(1) Les cartes ont été dessinées par A.-Y. Roué au laboratoire COSTEL.

Références bibliographiques

- DARBY H. C. (éd.), 1963, *An Historical Geography of England before 1800*, Cambridge University Press, 1^{re} édition 1936.
- MARCHAND J.-P., 1981, «Une approche géographique moderne à la fin du XVIII^e siècle: A tour of Ireland d'Arthur Young», *Cahiers du centre d'études irlandaises*, Université de Rennes 2, pp. 57-68.
- RENAUD E., 1993, *John Taylor, Poeta aquaticus*, Thèse de doctorat d'anglais, Université de Rennes 2, 245 p. (dactylographiée)

Chronologie des voyages de John Taylor

1616, Hambourg - 1618, Edimbourg et l'Écosse - 1620, Prague et la Bohême - 1639, Leicester - 1641, Est de l'Angleterre - 1648, Île de Wight - 1649, Cornouailles - 1652, Pays de Galles - 1653, Sud-est de l'Angleterre.