

BOCHACA, Michel, MOAL, Laurence (dir.), *Le Grand Routier de Pierre Garcie dit Ferrande : instructions pour naviguer sur les mers du Ponant à la fin du Moyen Âge*, préface de Jean-Luc Van den Heede, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2019, 495 p.

En 1520, paraît, à Poitiers, *Le Grand Routier*⁹ et pilotage et enseignement pour ancrer tant ès ports, havres que autres lieux de la mer. L'ouvrage, dont un seul exemplaire subsiste, à la médiathèque de Niort, est l'édition de deux manuscrits – aujourd'hui disparus – de Pierre Garcie dit Ferrande (v. 1441- avant 1520) connu comme maître de navires de Saint-Gilles-sur-Vie (aujourd'hui Saint-Gilles-Croix-de-Vie) : le premier daté du 30 mai 1483 et le second du 24 juin 1484.

L'ouvrage a connu de nombreuses rééditions, en France et à l'étranger, jusqu'en 1643. Puis, à partir des années 1830, le livre et son auteur ont été l'objet de diverses études historiques – telles celles de Charles Dugast-Matifeux, d'Auguste Pawlowski (thuriféraire de Pierre Garcie) et de Marcel Baudouin, – source d'une construction mémorielle acceptée sans discussion, voire amplifiée, par Bernard de Maisonneuve dans un ouvrage récent. Tous ces auteurs se réfèrent, pour retracer la biographie de Pierre Garcie, à un « registre d'inventaire des titres de la fabrique » – aujourd'hui disparu – de Saint-Gilles-sur-Vie, et qu'un acte du 2 août 1463 remet en cause puisque Pierre Garcie y déclare être âgé de « vingt-deux ans ou environ ». Aussi un réexamen complet du dossier s'imposait-il. C'est l'objet de ce présent ouvrage qui comporte deux parties : « Étude historique », composée de trois chapitres, et « Étude critique ».

Le premier chapitre – « Du manuscrit au livre imprimé (vers 1480-vers 1530) » – présente *Le Grand Routier* et Pierre Garcie. Dedicacé à son filleul Pierre Imbert, l'ouvrage s'adresse en fait à l'ensemble des gens de mer. Il est l'expression d'une démarche personnelle, pédagogique et didactique de Pierre Garcie, visant la transmission de l'« art et science très subtile et quasi divine du noble métier de la mer ». L'acquisition de cet « art » passe par une formation qui associe pratique et enseignement théorique dispensé, au coup par coup, selon les situations rencontrées. L'ouvrage consigne un savoir oral, mis par écrit afin de pallier une éventuelle défaillance de la mémoire et de permettre un meilleur apprentissage. Il contient l'énoncé d'itinéraires de navigation qui, appris par cœur, forment une carte – en prose – mentale. En cela, Pierre Garcie ne se distingue pas des autres routiers français – deux nous sont conservés : le *Routier de la mer jusqu'au fleuve du Jourdain*, imprimé à Rouen entre 1502 et 1510 et celui consigné dans le manuscrit français 1748 conservé à la Bibliothèque nationale de France, copie réalisée entre la fin de 1525 et le début de 1526 ; rien ne permettant d'affirmer que Pierre Garcie soit l'auteur de ces deux textes, ce qui remet en cause des affirmations anciennes. Toutefois, *Le Grand Routier* s'en distingue par la présence de cinquante-neuf

9. Un routier est un recueil d'instructions nautiques destiné aux marins qui font « route », afin de leur permettre, en naviguant à proximité de la terre ferme, de conduire leurs navires à leur destination.

figures (caps, pointes, îles, montagnes) pouvant servir d'amers depuis le large, et par le fait qu'aux habituels énoncés courts et techniques (consignés dans le premier manuscrit de Pierre Garcie), propices à la mémorisation de données, s'ajoute une narration littéraire décrivant l'enchaînement des étapes sur un itinéraire précis, qui se nourrissent de l'expérience de Pierre Garcie et sont l'objet de son second manuscrit. Dans l'édition de 1520, les deux manuscrits sont placés l'un à la suite de l'autre, ce qui conduit à des répétitions.

Prenant acte d'une documentation écrite indigente sur Pierre Garcie (seules trois dates le concernant sont véritablement avérées), sur Saint-Gilles-Croix-de-Vie, et encore du peu d'éléments que l'on peut tirer le concernant dans *Le Grand Routier*, Michel Bochaca et Laurence Moal se refusent à échafauder une biographie de Pierre Garcie (choix que certains qualifieront peut-être d'hyper-critique) et portent leur intérêt sur l'éditeur, Enguilbert de Marnef. On lui doit, d'abord, sur la une de couverture, le titre et l'illustration qui l'accompagnent : si le titre met en avant le contenu nautique de l'ouvrage, l'illustration – une nef dans laquelle s'embarquent un homme et une femme couronnés – relève d'une thématique littéraire (celle de la *Nef merveilleuse*) et symbolique. On doit encore à l'éditeur un propos introductif rédigé à la troisième personne du singulier, quatre mises à jour portant la date de 1520 et d'autres qui ne sont pas en lien direct avec la matière nautique. En cela, l'ouvrage – paru près de quarante ans après la rédaction des manuscrits – prend place dans une production littéraire ouverte aux thématiques maritimes, alors que les Grandes Découvertes renouvellent les horizons et marquent l'avènement de nouvelles techniques nautiques – la navigation à vue et à l'estime laissant la place à la navigation astronomique –, alors que les cartographes portugais font appel à de nouveaux repères en rapport avec la latitude et non plus avec les « rins »¹⁰ de vent. Ce n'est donc pas aux seuls marins que l'ouvrage s'adresse mais à un public plus large : curieux d'une navigation à l'ancienne, marchands engagés dans le commerce maritime, hommes de loi appelés à connaître de litiges entre marchand et marin, voire esprits intéressés aux choses de la mer. C'est sans doute également à l'attention de ce public que sont édités avec le *Routier* divers textes, comme les *Coutumes de Bretagne* et les *Rôles d'Oléron*, répondant à une intention de compilation en rapport avec les choses de la mer.

Le chapitre deux – « Les techniques de navigation » – se fonde sur une étude très minutieuse du texte et du vocabulaire employé. *Le Grand Routier* montre, sans détailler les manœuvres effectuées, la façon dont les marins à la fin du Moyen Âge naviguent, dans un espace s'étendant des confins de l'Écosse et de la Flandre jusqu'au détroit de Gibraltar. Dans ces eaux côtières – la navigation est alors côtière ou à vue, de cabotage, plus rarement semi-hauturière, le temps de traverser en droiture d'une côte à une autre –,

10. Un rin (orthographe actuelle : rumb ou rhumb) correspondant au plus petit secteur angulaire mesurable à l'aide de la boussole, soit 11,25°.

les dangers se concentrent, et les éviter, en l'absence d'instruments – hormis la sonde et la boussole –, exige que soient pris en compte des éléments de localisation spatiale. Naviguer d'un lieu à un autre suppose également une appréciation conjointe de la distance et de la direction du vent, permettant d'évaluer la position du navire par rapport à la côte, à intervalles réguliers, et de rectifier la route au fur et à mesure si nécessaire. Toutefois, par temps couvert ou pendant la nuit, lorsque la côte se dérobaît au regard, l'usage de la sonde (qui renseigne sur la profondeur ainsi que sur la nature du fond, le lest étant enduit de suif) peut s'imposer. Des chiffres de profondeur sont regroupés dans un seul chapitre spécifique, mais ils n'ont qu'un caractère indicatif et doivent être corrigés, une fois sur place, en fonction des marées, ce qui implique de mesurer les heures pendant la nuit et de calculer l'âge de la lune, préalable indispensable pour déterminer l'heure de la pleine mer en un lieu donné. À cet effet sont joints un calendrier et un comput. Ce chapitre est précédé par une figure en forme de roue, dont le centre est occupé par un homme, sur laquelle ne sont pas indiquées les trente-deux directions de la rose des vents habituellement utilisées par les marins, mais seulement vingt-quatre, conformes à la pratique des terriens, et que l'on retrouve dans le Calendrier des bergers. Selon les auteurs, cette substitution est imputable à une erreur de l'éditeur. *In fine*, les connaissances transmises par Pierre Garcie – qui se révèlent fiables – résultent d'observations accumulées par des générations de marins. Toutefois, Pierre Garcie innove en ajoutant des instructions sur les secteurs qu'il connaît bien, les agrémentant de figures, et y ajoutant des compléments techniques : lunaison et cycles des marées, calcul de l'heure de nuit, appréciation de la possible déviation de la route fixée, voire conditions de mouillage (choix de l'ancre).

Le chapitre trois – « La navigation sur les mers du Ponant vu par un marin français » – élargit le propos en envisageant l'univers mental des marins du Ponant à la fin du Moyen Âge. *Le Grand Routier* – comme d'autres textes, en particulier des récits de voyage – permet d'entrevoir la façon dont ils se représentaient le vent et la mer et encore de dégager une vision d'ensemble des espaces maritimes. La mer et le vent sont donnés comme des éléments quelque peu abstraits – à la différence des marins de la Méditerranée, ceux de l'Atlantique ne leur ont pas donné de nom particulier. Sur la mer, les trajets évoqués sont autant d'itinéraires, les uns élémentaires, d'autres plus complexes, qui, par un jeu d'emboîtement, se combinent. La modularité du système permet, à partir d'un ou de plusieurs nœuds de communication, de conjoindre des segments pour composer la route de son choix et l'adapter à tout moment selon les circonstances. À un niveau plus local, le vocabulaire employé permet d'établir une typologie des lieux de relâche. Parmi les mots employés : port, rade, et surtout havre et « pau » (mot dérivé du verbe *poser*). Havre désigne une zone de mouillage plus ou moins vaste qui se différencie des rades par la protection des terres qui l'entourent, l'espace disponible permettant la concentration d'un nombre important de navires. Pau désigne un secteur de mouillage restreint, voire un emplacement précis.

La seconde partie de l'ouvrage comporte une édition critique du *Grand Routier* à partir de l'édition originale, selon les normes d'édition définie par l'École nationale

des chartes. Il fournit une édition de référence dotée d'un appareil critique de qualité. Cette seconde partie comporte aussi un « Atlas nautique ». Sa réalisation s'imposait en raison des lourdeurs de style du texte de Pierre Gracie, d'une graphie des lieux cités parfois éloignée de l'actuelle et de la présence de deux textes placés l'un à la suite de l'autre, sans aucune indication de correspondance. Ce travail qui complète le travail cartographique qui accompagne la première partie où des cartes, les unes générales, les autres particulières, visualisent, coup par coup, les informations du *Grand Routier*, permettant un repérage spatial, simple et rapide, pays par pays et région par région – la Bretagne occupant une large part. Au total, l'ouvrage comporte soixante-quinze figures auxquelles s'ajoutent les quatre-vingt-quatre de l'« Atlas ». Ces figures (cartes, plans, tableau, figures de Pierre Gracie, photographies, documents, cartes anciennes, souvent associés) sont d'une valeur explicative remarquable et auraient justifié une édition d'un format plus grand de type « beau-livre ». L'ouvrage comporte encore un répertoire des noms de lieux et un glossaire des termes nautiques et maritimes qui a valeur d'index. S'ajoute enfin une bibliographie abondante.

Par le soin apporté à l'analyse du texte du *Grand Routier*, par la capacité d'établir des comparaisons avec des documents d'époque, qu'ils soient d'ordre maritime ou littéraire, l'ouvrage constitue certes une mise au point – qui emporte l'adhésion –, mais encore une somme sur la navigation et les conditions de celle-ci sur les mers du Ponant à la fin du Moyen Âge.

Qu'il nous soit permis pour conclure de formuler deux remarques de détail : dans l'index des noms de lieux à l'entrée Guérande, on lit « Croix de –, pointe de –, pointe de Guérande que l'on appelle Port-Hayrault [...] vraisemblablement la pointe du Croisic ». Il nous semble que l'on peut être plus affirmatif, la Croix faisant directement allusion au toponyme du Croisic. D'autre part, la « maison du duc » citée par Pierre Gracie n'est pas le manoir de la Gazoire en Couëron comme il est écrit p. 116, et suggéré p. 381, mais se situe à Indret qui est alors une île de la Loire¹¹, localisation qui est d'ailleurs retenue p. 320, note 281.

Alain GALLICÉ

Stéphanie VINCENT-LANGLOIS, *Trésors enluminés de la Bretagne au Moyen Âge*, Rennes, Ouest-France, 2018, 380 p.

Ce très bel ouvrage s'inscrit dans la ligne des remarquables travaux de Michel Mauger, en particulier *Bretagne chatoyante, enluminures et histoire*, Rennes, 2002, et *Aristocratie et mécénat en Bretagne au x^v siècle*, Rennes, 2013. Il procède d'une enquête

11. CARAËS, Jean-François, « Indret du manoir médiéval au château de Mercœur », *Bulletin de la Société archéologique et historique de Nantes et de Loire-Atlantique*, t. 147, 2012, p. 190.