

**L'Association Normande d'Ethnographie et d'Art populaire**  
**« le Vieux Honfleur »**  
**BP 60082 – 14600 Honfleur cedex**

**Pierre Garcie dit Ferrande**

*Conférence de Bernard de Maisonneuve du 15 avril 2017 à la  
Médiathèque de Honfleur*

1 – Qui est Pierre Garcie ?

Au moyen Age on distinguait les villes, les ports et les abris.

Pierre Garcie est un homme du XV<sup>ème</sup> siècle, un marin d'exception, un ingénieur maritime, un savant astronome et un écrivain, auteur du « Grant Routtier », un des premiers ouvrages imprimés en France.

Pierre Garcie dit Ferrande est né à Saint Gilles-sur-Vie, en 1441 de Jean Ferrande et de Jeanne Olivier.

Au XV<sup>ème</sup> siècle, il n'y avait pas de nom patronymique, les personnes recevaient un nom de baptême, Pierre, mais pour les reconnaître on leur affectait un surnom, en l'occurrence Garcie, qui est devenu à partir de 1565 le nom, et pour indiquer la lignée familiale il a reçu un troisième nom, dit Ferrande qui veut dire fils de Ferrande. Le nom Garcie provient de son origine juive.

A cette époque, seules les communautés juives s'étaient spécialisées dans l'astronomie maritime. Il existait 3 communautés en astronomie, une à Majorque, l'autre à Montpellier et la dernière en Avignon. Il y avait une communauté juive à Rouen, non spécialisée dans l'astronomie ; elle le sera par la suite. A partir de 1391, les pogroms ont entraîné le départ d'une partie de la communauté juive vers Montpellier ou Avignon.

On commençait à s'intéresser à la route des épices contrôlée par Gênes et Venise. Les espagnols et les portugais ont essayé de trouver une route maritime concurrente par le sud et l'est.

Le roi du Portugal a accueilli beaucoup de juifs savants et la famille de Garcie est passée par le Portugal. Mais l'inquisition a contraint les juifs à quitter le Portugal et une partie de la communauté est allée à Rouen qui est un des plus grands ports de l'Europe à cette époque (1405 – 1410).

En 1417 le roi d'Angleterre a occupé la Normandie et il a chassé tous les étrangers de Rouen et de Caen qui furent accueillis par Jean V le Duc de Bretagne. En 1421, la famille de Garcie arrive à St Gilles. Le père de Garcie Jean Ferrande est marié avec Jeanne Olivier. Un membre de sa famille, imprimeur à Rouen, a par la suite, imprimé l'ouvrage de Pierre Garcie.

En 1441 Pierre Garcie dit Ferrande naît à St Gilles sur Vie

En 1463 il est qualifié de « marin » et certainement « maître de barque de St Gilles sur Vie, c'est à dire commandant à 22 ans,

En 1483 il termine un premier ouvrage,

En 1502 il fait imprimer son premier ouvrage à Rouen, année de sa mort,

En 1520 Son premier document est édité.

2 – Les ports en Bas-Poitou

Une multitude de petits ports jalonne les côtes du Bas-Poitou, dotés d'installations rudimentaires mais qui répondent aux besoins de l'époque : besoin de sécurité pour les marins, besoin pour le seigneur d'avoir un débouché sur la mer.

St Gilles sur Vie était un petit bourg de 500 habitants. Le seigneur de l'époque avait souhaité rendre navigable la Vie qui s'ensablait. Il y avait des nefes et jusqu'en 1600 il y avait un commerce florissant, ensuite c'est la pêche qui a pris le relais. La pêche à l'époque n'était pas très importante. On ne connaissait pas la senne, on connaissait la palangre. Il a fallu attendre 1609 lorsque les Morisques (musulmans convertis au catholicisme) ont été expulsés de l'Espagne. Certains se sont établis sur nos côtes et ont apportés la pêche à la senne et la pêche à la sardine. A St Gilles il y a eu une petite communauté qui s'est installée dans un quartier, qui a été appelée le quartier du Maroc ou la petite île.

### 3 – Les bateaux

Il existe deux sites archéologiques sous-marins où on découvre des bateaux du 14 et 15 ème siècle. Le premier site est en Angleterre du côté de Rochester. On y trouve un bateau entier recouvert de vase. Le deuxième site concerne une caravelle. Il existe 2 types de bateau, les nefes ou les naos peu navigants et lourds. La Hanse a introduit des navires plus rapides et élancés. Les nefes étaient construites à clins et à partir de 1480-1490 les bateaux étaient à francs bords jointifs. Ils avaient une voile carrée qui leur permettait de naviguer vent arrière ou de travers. Lorsque la mer devenait forte ils se réfugiaient dans les abris. Ils pouvaient partir de 6 mois à un an.

### 4 – Le monde maritime : « théâtre Nordique, théâtre méditerranéen, théâtre planétaire »

A cette époque le monde européen était tourné vers le commerce. Bruges et Anvers étaient les ports de commerce international. Tous les bateaux de commerce passaient par Bruges ou Anvers pour débarquer leur marchandises, pour payer les taxes tout en étant enregistrés sur des cahiers et pour les ré-embarquer dans le but de les exporter vers l'Angleterre ou d'autres pays.

Pierre Garcie se situe dans une période où les côtes européennes étaient très fréquentées et il a apporté aux capitaines de cette époque, une description écrite, imprimée alors qu'auparavant il fallait prendre un pilote et le payer pour accéder au port.

Il existait 3 grands théâtres maritimes au XVème siècle :

- un théâtre maritime nordique (Angleterre, Irlande et France)
- un théâtre maritime méditerranéen avec Venise et Genève (France, Espagne et Portugal)
- un théâtre maritime océanique et planétaire à la découverte des routes vers l'ouest.

Les Portugais ont laissé croire pendant un siècle de 1400 à 1500 qu'ils connaissaient la route maritime vers l'ouest. En fait ils ne voulaient pas que les espagnols passent par le Cap de Bonne Espérance alors qu'ils commençaient à savoir qu'ils pouvaient y passer en faisant la « volta » c'est à dire en allant chercher près des côtes brésiliennes les alizées pour atteindre le Cap de Bonne Espérance. De 1400 à 1500 ils ont négocié avec les espagnols une latitude est-ouest en réservant le nord aux espagnols et le sud aux portugais. Lors de la négociation de Tordesillas qui a duré 5 mois, les portugais ont proposé une délimitation nord sud. Ils se sont arrangés pour que cette délimitation leur laisse la Guyane et le nord du Brésil pour bénéficier de cette « volta » et gagner le Cap de Bonne Espérance. C'est ainsi qu'ils ont pu atteindre l'Océan Indien et l'Inde pour établir une nouvelle route des épices.

C'est François 1<sup>er</sup> qui a demandé à Antoine de Conflans de mettre en place une expédition qui partit de Rouen en 1523 à bord de la « Dauphine », caraque d'environ 100 tonneaux. Antoine de Conflans possédait une copie du « Grant Routtier » de Pierre Garcie. Cette expédition vers l'Amérique a jeté l'ancre dans la baie de New York et Antoine de Conflans a donné au port le nom d'Angoulême en 1524.

## 5 – Le « Grant routtier »

Un exemplaire du « Grant Routtier » de 1520 se trouve à la médiathèque de Niort.

A cette époque François 1<sup>er</sup> a institué la protection littéraire c'est à dire le privilège des imprimeurs. Il a ainsi accordé ce privilège à un imprimeur de Poitiers pour le Grant Routtier pendant trois ans. Ce privilège ne concernait pas les auteurs mais uniquement les imprimeurs.

Garcie distingue deux termes, les mariniers et les « compaignons ». Le mot « compaignons » désignait l'équipage, et mariniers désignait l'ensemble des marins.

Les capitaines ou « maîtres de barque » disposaient de portulans qui représentaient l'ensemble des ports. Les noms en rouge étaient des lieux où il fallait payer des taxes, les noms en noirs étaient des abris car tous les soirs les bateaux passaient la nuit dans les abris. Tout ces abris étaient situés à égale distance appelée « une vue »

Pour naviguer, les capitaines avaient une carte, un compas ou « calamite » c'est à dire une aiguille aimantée posée sur deux morceaux de paille, et l'astrolabe en bronze très lourd. Pour remplacer l'astrolabe, peu commode en mer, Pierre Garcie a apporté un nouvel instrument qui venait des portugais, le nocturlabe.

Le Grant Routtier mettait à la disposition des marins un texte qui décrivait les côtes européennes qu'ils devaient longer, les écueils qu'ils devaient éviter. Ils le consultaient tous les soirs. Il était écrit pour être appris par cœur, sous forme de comptine pour être répété. C'est l'ancêtre de nos pilotes côtiers.

Actuellement il existe 65 livres dans les bibliothèques privées ou publiques, dont 48 en français et 17 en anglais. Il y a eu 40 impressions de 1502 à 1643 dont 31 en France et 9 en Angleterre. En France les impressions ont été réalisées à Rouen (19 éditions), à Poitiers (5 éditions) et à La Rochelle (7 éditions).

L'inventaire de toutes les distances données par Garcie représente l'équivalent du tour de la terre. 80 % des distances qu'il a données sont précises à un mile près.

Garcie nous a donné et décrit un instrument le nocturlabe qui permettait de répondre à deux interrogations: qu'elle heure est-il ?; où suis-je ? Jusqu'à cette époque on avait la possibilité de savoir la latitude. On ne savait pas déterminer la longitude. Il a fallu attendre le 17<sup>ème</sup> siècle quand le chronomètre marin a été inventé. Mais Pierre Garcie a été le premier à importer en France un travail fait par les portugais à partir des travaux arabes et juifs et des travaux des capitaines portugais qui avaient l'obligation de déposer les rôles d'équipage et les journaux de bord à la « junta de matematicos » pour être étudiés.

Pour déterminer la nouvelle lune et ainsi connaître les marées Pierre Garcie donne la méthode du nombre d'or. Le nombre d'or permet de connaître le rang d'une année dans le cycle lunaire de Méton par rapport au cycle solaire sachant que les deux cycles coïncident tous les 19 ans. Le nombre d'or n'a rien à voir avec le nombre d'or mathématique.

*« Si tu veux savoir trouver la nouvelle lune par ta main, prends trois de tes doigts. A savoir, le premier qui sera le pouce et les autres deux doigts suivants. Premièrement compte sur le dit pouce le nombre 18. Et sur l'autre doigt qui suit, compte 10 cela fera la somme de 28. Et sur le troisième doigt de ta main compte + 10, et la somme fera 38... »*

Utilisation du nocturlabe : par le nombril, on vise l'étoile polaire à l'extrémité de la petite ourse, puis on positionne l'étoile Kochab, qui se trouve à l'autre extrémité de la petite ourse, sur le cadran du nocturlabe. On compte le nombre de secteurs entre la date du jour de l'observation marquée sur le nocturlabe et le secteur où figure l'étoile Kochab. Le nombre de secteurs est égal au nombre d'heures après minuit.

Avec le nocturlabe on pouvait également déterminer la latitude du lieu d'observation. On vise l'horizon à travers le nombril du nocturlabe et on compte le nombre de secteurs entre le secteur qui se trouve dans l'alignement de l'horizon et le secteur qui est dans l'alignement de l'étoile polaire. Le nombre de secteurs multiplié par 15 ° donne la latitude du point d'observation.

Ces observations n'étaient pas très précises, mais ces méthodes ont été inventées pour des

marins qui s'éloignaient de la terre et abordaient la navigation hauturière.

Ces mesures pouvaient se faire aussi avec l'astrolabe. Ce dernier étant trop lourd les portugais ont rationalisé, « marinisé » un instrument plus maniable le nocturlabe.

Les zones décrites par Pierre Garcie concernent :

- une partie de l'Irlande ouest et l'est
- le sud de l'Angleterre
- le nord de la France avec les Flandres
- la France ouest et sud excepté le fond du golfe de Gascogne trop dangereux,
- l'Espagne nordique
- le Portugal
- une présentation de la Méditerranée jusqu'en Egypte, mais avec quelques approximations et des distances non fiables

- Il cite un certain nombre de ports à partir de St Gilles vers le nord l'île Dieu, Belle Ile, les Glénans

- le passage de la Pointe du Raz et surtout le passage du Four avec la façon de déterminer les heures de marées. Le passage du Four était pratiqué par tous les bateaux européens qui embarquaient des pilotes qui étaient des moines de l'abbaye de St Mathieu.

- il donne des routes de cabotage des alignements et des distances. Il existait deux systèmes pour mesurer les distances, soit la vue, soit la lieue. La lieue marine fait 3 miles, la vue 21 miles. « Garcie » donne la plus part des distances sous forme de vues, car la vue correspond à une journée de navigation, en pratique à une distance qui sépare deux abris.

- Pierre Garcie décrit les entrées de trois fleuves, la Loire, la Gironde et la Seine

- il décrit les routes qui partent de la pointe de Kinsale pour aller « à la tour de fer » qui se trouve à la Corogne. C'est le plus ancien phare du monde (4<sup>ème</sup> siècle) qui est encore aujourd'hui en activité.

- Pierre Garcie termine par un document qu'on appelle les rôles d'Oléron qui se présentent comme une compilation de sentences d'arbitrages réglant les conflits en matière de commerce maritime. Ces rôles continuent de s'appliquer actuellement dans le domaine de l'archéologie maritime.

## 6 – Conclusion

Pierre Garcie est un homme du XV<sup>ème</sup> S, moderne, marin d'exception, maître de barque savant, européen convaincu. Il termine son « Grant Routtier » par ses lignes :

« ici finit le Routier et pilotage de la mer, de Pierre Garcie dit Ferrande...

Avec la petite capacité et habileté de mes modestes savoir-faire et intelligence, j'ai voulu entreprendre, faire et composer le présent livre... qui donnera à connaître et savoir quiconque voudra apprendre cet art et (cette) technique très délicate et presque divine du noble métier de la mer...

J'ai voulu pour te secourir et t'aider à connaître la manière et la façon par lesquelles tu pourras éviter les grands et malheureux périls de la mer impétueuse, composer et t'envoyer le présent livret...

A St Gilles, le dernier jour du mois de mai 1483. »

*Bibliographie :*

*« Pierre Garcie dit Ferrande, le routier de la mer 1490, 1502, 1520 »  
de Bernard de Maisonneuve  
CRHIP St Gilles Croix de Vie 2015*

*30 mai 2017*