

SAVOIR NAUTIQUE ET NAVIGATION DANS LE GOLFE
DE GASCOGNE À LA FIN DU MOYEN ÂGE D'APRÈS
LE GRANT ROUZZIER ET PYLLOTTAGE ET ENCRAGE
DE LA MER DE PIERRE GARCIE DIT FERRANDE

Beatriz Arízaga Bolumburu

Universidad de Cantabria

Michel Bochaca

Université de La Rochelle

RÉSUMÉ

Dans ce travail les auteurs analysent le traité de navigation rédigé par Pierre Garcie à la fin du xve siècle. *Le grant rouzzier et pylloottage et encrage de la mer* est un texte rare pour l'époque puisqu'il s'agit d'une compilation qui montre une connaissance pratique acquise par l'expérience personnelle de son auteur. Il y offre toute une série de détails précis de la côte du golfe de Gascogne de grande utilité pour s'y repérer et pour fixer les routes de la traversée à partir de toute une série de dessins représentant des éléments topographiques caractéristiques de la côte. Ces connaissances, transmises oralement, avant la publication de l'ouvrage de Garcie, qui a connu plusieurs éditions, ont permis à plusieurs générations de marins d'éviter les éventuels dangers qui pouvaient surgir sur leur route, mais elles nous permettent, nous aussi, de reconstruire les pratiques de la navigation et de nous approcher de la manière dont un marin de la fin du moyen âge concevait son métier.

KEY WORDS: navigation, golfe de Gascogne, xv^{ème} siècle.

RESUMEN

En este trabajo los autores analizan el tratado de navegación redactado por Pierre Garcie a finales del siglo xv. *Le grant rouzzier et pylloottage et encrage de la mer* es un texto excepcional para la época en tanto que se trata de una compilación que demuestra un conocimiento práctico adquirido gracias a la experiencia personal del autor. En él se proporcionan una serie de detalles precisos de la costa del golfo de Gascuña muy útiles para orientarse y para fijar las rutas de la travesía a partir de una serie de dibujos que representan los accidentes topográficos característicos de la costa. Estos conocimientos, que fueron difundidos oralmente antes de la publicación de la obra de Garcie, reeditada varias veces, permitieron a varias generaciones de marinos evitar los peligros que podían surgir en la travesía, al mismo tiempo que nos ayudan a reconstruir las técnicas de navegación y nos acercan a la concepción que un marino de finales de la edad media tenía de su oficio.

PALABRAS CLAVE: navegación, golfo de Gascuña, siglo xv.





Pierre Garcie dit Ferrande est passé à la postérité pour avoir rédigé à la fin du xv^e siècle un routier de la mer, qui fut régulièrement réédité jusqu'au 1643 avec des corrections et des augmentations. Auguste Pawlowski a rassemblé le peu de choses que l'on peut savoir de l'homme et de sa vie¹. Maître de navire de Saint-Gilles sur Vie, en Bas Poitou (actuelle Vendée), il était le fils de Jean Garcie Ferrande et de Jeanne Oliver. Le patronyme et le surnom désignent une ascendance castillane qui ne saurait surprendre en raison des relations maritimes entre le nord de la Péninsule ibérique et les ports de l'Aunis, du Bas Poitou et la basse Loire². Pierre Garcie consigna sa propre expérience nautique dans un livre rédigé en partie avant le 31 mai 1483, date à laquelle il dédicace son travail à son filleul, Pierre Ymbert. Des compléments ont été apportés au moins jusqu'au 24 juin 1484. Une version abrégée fut publiée à Rouen en 1502 sous la forme d'un opuscule de 64 pages, intitulé: *Le routier de la mer*. Une édition augmentée vit ensuite le jour. Celle parue à Poitiers de 1520 est la plus ancienne connue du *Grant routtier et pyllotage et encrage de la mer*³. Plus développée que la précédente (196 pages), elle s'enrichit de nombreux dessins qui représentent des éléments topographiques caractéristiques de la côte, principalement entre le cap Higuier et La Corogne (pp. 41-75)⁴.

Cette combinaison entre un texte rédigé à la manière d'instructions nautiques et des dessins illustrant des détails précis de la côte permet d'appréhender la manière dont un marin de la fin du Moyen Âge se représentait mentalement son univers de travail. Le témoignage d'un homme de la mer est d'autant plus intéressant qu'il donne une perspective très particulière, à l'opposé de celle des terriens, dans la mesure où la terre est perçue depuis la mer. Nous centrerons notre réflexion

¹ A. PAWLOWSKI, «Pierre Garcie dit Ferrande, et ses imitateurs», *Bulletin de Géographie historique et descriptive*, 1900, pp. 135-173. Id., «Pierre Garcie dit Ferrande, et son Grand Routier. Notice additionnelle», *Bulletin de Géographie historique et descriptive*, 1902, pp. 155-158.

² Compte tenu de l'ascendance castillane du personnage, il aurait été plus logique de restituer Garcie (pour García) et Ferrandé (pour Ferrandez / Fernandez). C'est cependant sous les graphies de Garcie et de Ferrande que l'homme est passé à la postérité.

³ Nous utiliserons cette édition reproduite sous forme de fac-similé dans D.W. WATERS, *The Rutters of the Sea. The Sailing Direction of Pierre Garcie*, Londres, 1967, pp. 205-400. Sur les relations entre la Péninsule ibérique et les ports de la basse Loire, du Bas Poitou et de l'Aunis, voir entre: J. MATHOREZ, «Notes sur les rapports de Nantes avec l'Espagne», *Bulletin hispanique*, t. XIV, 1912, pp. 119-126, 383-407 et t. XV, 1913, pp. 188-206. H. TOUCHARD, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, Paris, 1967. P. BOISSONNADE, «La renaissance et l'essor de la vie maritime en Poitou, Aunis et Saintonge du x^e au xv^e siècle», *Revue d'histoire économique et sociale*, t. XII, 1924, pp. 259-325. M. DELAFOSSE, «Trafics rochelais aux xv^e-xvi^e siècles. Marchands poitevins et laines d'Espagne», *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, 1952, pp. 61-64. H. OTTE, «La Rochelle et l'Espagne, l'expédition de Diego Ingenios», *Revue d'histoire économique et sociale*, 1959. J.I. RUIZ DE LA PEÑA, «Presencia de los puertos cantábricos en las líneas del comercio atlántico bajomedieval: la relaciones entre Asturias y La Rochelle», *Boletín del Real Instituto de Estudios Asturianos*, t. 141, 1993, pp. 21-47. M. TRANCHANT, *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, 2003.

⁴ L'édition de 1520 n'étant pas paginée, nous avons choisi d'utiliser à titre de référence la pagination ajoutée en marge des planches reproduites dans l'ouvrage de D.W. Waters.

sur le golfe de Gascogne, ou golfo de Vizcaya pour les Castillans, dont Pierre Garcie était un excellent connaisseur du fait de son expérience personnelle.

1. LES ROUTES MARITIMES DANS LE GOLFE DE GASCOGNE

Pour les marins, le golfe de Gascogne correspond à la vaste extension maritime de 223.000 km² qui s'enfonce en coin entre les côtes françaises et espagnoles, délimitée à l'ouest par une ligne imaginaire de quelque 460 kilomètres reliant la pointe de Penmarch au cap Ortegal (fig. 1). Deux types de navigations étaient envisageables, dont Pierre Garcie rend compte dans son ouvrage. La première consistait en une traversée directe de part en part, qui s'apparentait à une navigation quasi hauturière, tandis que l'autre route privilégiait un cabotage le long de la côte, sans perdre de vue la terre.

1.1. LA NAVIGATION EN DROITURE À TRAVERS LE GOLFE DE GASCOGNE

Sous le titre: «*S'ensuyt les traverseees et routes d'Espagne, de Byctou et Bretaigne pour sçavoir en quel r yn de vent les poinctes des terres demeurent les unes des autres*», Pierre Garcie consacre un chapitre entier à la navigation en droiture à travers le golfe de Gascogne (pp. 18-23). Il décrit une série de routes directes à partir de huit points de référence qui sont du sud au nord: «*les Asnes de Bourdeaulx*», «*le partuys d'Antioche*», «*la poincte de Saint Estienne d'Ars de l'isle de Ré*», «*les barges d'Olonne*», «*l'isle d'Ieux*», «*Belisle*», «*l'isle de Glenans*» et «*Penmarch*»⁵. Chacun d'eux correspond à un repère remarquable situé à faible distance de la côte: des hauts fonds comme le banc des Ânes à l'embouchure de la Gironde, des îles telles Ré, Yeux, les Glénans et Belle-Ile, ou bien encore des caps (pointe septentrionale de l'île de Ré, pointe de Penmarch) (fig. 2). Il ne s'agit pas seulement de secteurs côtiers dangereux qu'il convient de reconnaître avec soin pour garder le navire de tout péril. Ces amers donnent aussi aux patrons leur dernière position géographique exacte avant de s'élancer vers la haute mer et de perdre la côte de vue.

Pierre Garcie énumère pour chaque point de traversée une série de ports ou de points précis sur la côte opposée qu'il est possible de rallier en droiture. Depuis le banc des Ânes, les atterrissages cités sur la côte espagnole entre la Biscaye et les Asturies sont: Lequeitio, le cap Machichaco, Santander, Villaviciosa et le cap de Peñas. Depuis Belle-Ile sont mentionnés les Ânes de Bordeaux, Arcachon, Saint-Jean-de-Luz, le cap Machichaco, Santoña, San Vicente de la Barquera, Gijón et Ribadeo (fig. 3). Pour chacune des routes, Pierre Garcie précise le cap à suivre et la

⁵ À partir des îles Sorlingues, les navires faisaient une route directe d'un Finistère à l'autre (pp. 23-24).



distance à parcourir en lieues (environ 4 kilomètres). Pour ce qui est du cap, il donne des indications en fonction de la précision relative des compas de l'époque. En plus des quatre points cardinaux principaux, la rose des vents était divisée en 20 autres «ryns» ou caps qui, à leur tour, se subdivisaient en 32 «quarts», mesurant chacun 11,25 degrés d'angle (fig. 4). Pierre Garcie situe ainsi Saint-Jean-de-Luz par rapport aux Ânes de Bordeaux selon un alignement nord-sud et à une distance de 63 lieues l'un de l'autre⁶. De même, les Ânes de Bordeaux et Lequeitio s'alignent nord —un quart de nord-est/sud— un quart de sud-ouest et sont séparés par 68 lieues⁷.

Pour rallier un secteur de côte à l'autre il fallait non seulement faire route au compas selon un cap déterminé, mais aussi naviguer à l'estime en tenant compte de la dérive supposée du navire. En l'absence de mesures précises des courants marins dans le golfe, les marins corrigeaient empiriquement le cap en fonction des conditions de navigation (allure et manoeuvrabilité du navire, force du vent et état de la mer). Au début de son ouvrage, Pierre Garcie explique «*la maniere de rottoyer*» (p. 13) et met les maîtres de navires en garde contre les effets de la dérive:

En toutes ces routes et seilleures il fault savoir s'il y a maree transportent l'hault ou le bas, et s'il y a aucunes marees il te fault bien les compasser, et s'il advient par aucun cas en faisant ladite seilleure et route qu'il te faille mettre ton nauire a la cappe et qu'il te conuienne cappoier il te fault bien que tu aduise en quel ryn de vent tu mettras le cap de ton nauire car ung nauyre a la cappe court tousiours l'aduent (pp. 14-15).

Il conseille de corriger la route et donne un ordre de grandeur de la dérive possible:

Si tu veulx bien et parfaitement compasser une route il te fault savoir [...] que une route de IIII^{xx} lieues ung de ces quars de vent hors de route laquelle tu seras porter une nauyre seize lieues le hault ou le bas (p. 13).

Ce cas théorique d'une dérive de 16 lieues au terme d'une route de 80 lieues correspond exactement à ce qui pouvait se produire entre Belle-Ile et Santoña, avec des conséquences que l'on imagine désastreuses en cas d'impéritie du maître du navire (fig. 5)⁸.

⁶ «Saint Jehan de Lucz et les Asnes de Bordeaux gisent nort et su et y a de l'ung a l'autre soixante et III lieu [*sic*]» (p. 18).

⁷ «Les Asnes de Bordeaux et Laquestiue nort et su quart de norest et de syroest et y a de l'ung a l'autre LXVIII lieues» (p. 18).

⁸ «Exemple familier si tu veulx seiller une route qui gise nort et su comme fait Bellisle et Saint Hoigne et tu preigne ung quart de nordest ou de syroest ou de noroest ou de suest icelluy quart de vent te portera XVI lieux l'hault ou le bas en IIII^{xx} lieux. Sache que en IIII^{xx} lieues ung demy ryn de vent qui sont deux quars de vent portent une nauyre XXXII lieux l'hault ou le bas. Sache que en XL lieues de seilleure demy ryn de vent vault que seize lieues» (p. 13).



Pierre Garcie indique les principaux ports, mouillages et abris qui jalonnent la côte atlantique depuis le «*boucquau de Bayonne*» jusqu'à Sanlúcar de Barrameda, en Andalousie, et précise les distances en lieues qui les séparent (pp. 24-26). Pour la partie du littoral du golfe de Gascogne qui nous intéresse, 29 lieux sont cités entre l'embouchure de l'Adour et le cap Ortegal (fig. 6). Si l'on excepte les huit lieues qui séparaient l'embouchure de l'Adour⁹ de Fontarabie ou bien Luarca de Ribadeo, les distances à parcourir varient en général entre deux et six lieues, soit 8 à 24 kilomètres (fig. 7). La manière d'aborder ces différents ports et mouillages est longuement décrite au fil des pages 40 à 62 avec, au passage, des indications supplémentaires sur six autres mouillages : le cap Higuier (p. 40), le havre de Pasajes (p. 43), le cap Machichaco (p. 49), Santoña (p. 52), l'anse du Sardinero (p. 58) et le havre de la Basmé près de Viveiro (p. 65).

Bien que non exhaustive, cette liste donne une idée des nombreux ports, mouillages et abris que comptait la côte septentrionale de la Péninsule ibérique et témoigne indirectement de l'activité maritime qui animait celle-ci à la fin du Moyen Âge¹⁰. La présentation de Pierre Garcie est de ce point de vue assez proche de celle des portulans contemporains de la première version du *Grant Routtier*, tels ceux de Grazioso Benincasa d'Ancône (1467)¹¹ et de Pedro Reinel (v. 1485)¹². Assortie d'un texte explicatif et de dessins, elle présente l'avantage de fournir une description détaillée de la côte.

2. CONDITIONS ET TECHNIQUES DE NAVIGATION: L'EXEMPLE DE LA CÔTE BASCO-CANTABRE

Lorsque les maîtres de navires optaient pour une route en droiture à travers le golfe, il leur fallait identifier rapidement les lieux d'atterrissage dès que la terre se

⁹ Il s'agit de l'embouchure primitive de l'Adour située au droit du Gouf de Capbreton. Celle-ci était alors en passe de devenir impraticable suite à l'ouverture naturelle, au début du XIV^e siècle, d'une autre embouchure à une quinzaine de kilomètres plus au nord, à hauteur de l'actuel Vieux-Boucau. Voir: M. BOCHACA, «Bayonne et le déplacement de l'embouchure de l'Adour d'après l'enquête de 1491», M. BOCHACA et J.-L. SARRAZIN (dir.), *Ports et littoral aux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XV^e siècles)*, Rennes, 2007, pp. 97-117.

¹⁰ B. ARÍZAGA BOLUMBURU, «Las actividades económicas de las villas marítimas del norte peninsular», *XXIX Semana de Estudios medievales de Estella*, Pamplona, 2003, pp. 195-242. B. ARÍZAGA BOLUMBURU y M. BOCHACA, «El comercio marítimo de los puertos del País vasco en el Golfo de Vizcaya a finales de la Edad Media», *Isas memoria*, núm. 4, 2003, pp. 41-53. Id., «Caractères généraux des villes portuaires du littoral castillan nord-péninsulaire au Moyen Âge», *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, Actes du XXXV^e congrès de la Société des Historiens Médiévistes de l'Enseignement Supérieur Public, La Rochelle (2004), Paris, 2005, pp. 63-78.

¹¹ British Library, Add. Ms. 11.547.

¹² Archives départementales de Gironde, 2 Z 1482 bis.

présentait à eux. S'ils choisissaient de longer la côte, ils devaient à tout moment savoir exactement où ils se trouvaient afin de parer à l'avance les éventuels dangers qui surgissaient sur leur route (caps et promontoire, îles et rochers, hauts fonds...). Un bon repérage visuel, faisant appel à la mémoire des lieux et à l'expérience pratique acquise par leur fréquentation régulière, constituait le plus sûr moyen de mener le navire, son équipage et sa cargaison sains et saufs à destination.

2.1. DÉFINIR LA POSITION DU NAVIRE DEPUIS LA MER

2.1.1. *Les points de référence à la côte*

Pour se situer le long de la côte, reconnaître les accès d'un port ou bien éviter un danger (doubler un cap, esquiver des hauts fonds...), les marins utilisaient tous les indices visuels que leur fournissait la physionomie de la côte: contour et profil de celle-ci, relief de l'arrière-pays, constructions visibles depuis la mer.

Îles, caps et promontoires constituaient des éléments significatifs du paysage côtier à même de fournir des points de référence précis (fig. 8). Au long de la côte du Guipúzcoa, de Biscaye et de Cantabrie, Pierre Garcie cite nommément le cap Higuier (p. 41), le cap Quejo (p. 55), la pointe de la Galée (p. 50), deux pointes correspondant aux caps Galizano et Quintres (pp. 56-57), la pointe de la Late (p. 60), la pointe du Cuerno (p. 61), la pointe du Dichoso et celle de Ballota (p. 62). Il mentionne indirectement les caps de Santa Catalina (p. 46), Ogoño (p. 47), Machichaco (p. 49), Villano (p. 49) et la pointe de Somocueva (p. 60), présentés comme des montagnes tombant dans la mer. Il décrit la forme d'un certain nombre d'entre eux et dessine parfois leur silhouette afin qu'ils soient plus aisément reconnaissables depuis la mer.

Outre le contour et le profil particuliers de la côte, les marins pouvaient se fier au relief situé plus à l'intérieur des terres. Les abords de Fontarabie se caractérisent par la présence du cap Higuier qui s'avance dans la mer et, à l'arrière plan, par la silhouette caractéristique des Peñas de Haya:

Le Fier [cap Higuier] est un cap et a ceulx qui sont au bas de luy il se monstre estre long et bas a la mer, dehors de luy a ung petit isle pres du cap qui se monstre comme ung sarraillon [...] Sache que tu verras en su de Fonterrabye une montaigne qui est haulte et a dessus iiii bosses comme iiii cornes (pp. 42-43).

Pierre Garcie mentionne aussi les édifices notables (tours, églises, chapelles) visibles depuis la mer et pouvant servir d'amers. Dans l'édition de 1520, il a dessiné plusieurs d'entre eux (fig. 8). Une fois identifiée la tour surmontant le mont Urgul, il était possible de faire route vers Pasajes ou bien de se diriger vers Saint-Sébastien:

Si tu veulx aller au Passage, qui est haure de toute maree, la meilleure cognoissance qui y soit empres le Fier c'est mont Orgueilleux, qui est une grosse montaigne sus laquelle y a une tour asses haulte et est entre la voye de Saint Sebastian et se Passage, et l'haure de Saint Sebastian est en hault de luy (p. 43).



Une tour à la pointe de Somocueva servait de repère pour trouver l'entrée du port de Liencres (p. 60) et une autre à la pointe du Dichoso signalait l'embouchure de la ria de Suances par laquelle on accédait au port de San Martín de la Arena (p. 62). Ailleurs ce sont des églises ou des chapelles qui tenaient lieu d'éléments remarquables. La chapelle édifée sur l'île de San Atón près de Guetaria (p. 45), une autre à la pointe du cap de Santa Catalina (p. 47) et une troisième sur l'île d'Izaro près de Bermeo (p. 48), indiquaient la présence de promontoires rocheux au large desquels il convenait de passer et donnaient aussi un point de référence pour rallier respectivement les ports de Guetaria, de Lequeitio et de Bermeo.

2.1.2. *Les éléments de localisation spatiale*

Pierre Garcie décrit la côte selon une navigation hypothétique d'ouest en est, correspondant à la progression d'un navire venant de France. À la différence des grands alignements servant à fixer les routes de traversée directe du golfe de Gascogne qui s'effectuait ensuite au compas, il utilise rarement les points cardinaux pour la navigation côtière¹³. En vue de terre, le repérage s'effectuait à l'œil. Pour décrire la position d'un navire par rapport à un point de la côte, Pierre Garcie emploie habituellement les mots «amont» pour désigner l'est et «aval» pour l'ouest (fig. 9). Ainsi, Pasajes est «en amont» de la tour du Mont Urgul (p. 43) au contraire de l'île de Guetaria située «*aval de Saint Sebastian quatre lieues*» (p. 44). Quand le navire se trouve à la hauteur d'un point, la position est définie par la notion de «travers»:

Quant tu seras le trauers de Deue [Deva] tu voyrras une montaigne qui est bien grande qui est semblable a ceste figure» (p. 46).

Pour un observateur situé en mer, les distances entre le navire, la côte et l'intérieur des terres sont appréciées en fonction de la profondeur du champ visuel, les points de référence les plus proches étant «au bas» de lui et les plus éloignés «en haut». À l'approche de Castro Urdiales apparaissait «*une grosse montaigne, et quant l'on est au bas d'elle elle semble estre double et qu'il en ayt deux*» (p. 51). Près de Fontarabie, les chaînons pyrénéens dominent une côte basse. La silhouette caractéristique de la Rhune se découpe plus à l'intérieur des terres que celle des Peñas de Aya:

Sache que en amont du Fier toute la terre est esaglle et plange et ne voyrras plus de haulte terre que une montaigne qui est en terre, laquelle est roiste deuers l'est, et en hault d'elle voyrras une autre montaigne poinctue dessus et non plus comme ceste montaigne (p. 41).

¹³ «Sache que en amont du Fier toute la terre est esaglle et plange et ne voyrras plus de haulte terre que une montaigne qui est en terre, laquelle est roiste deuers l'est» (p. 41) ; «Et quant tu seras pres de terre tu pourras veoir la chapelle de Sainte Catherine qui est dessus une montaigne deuers l'est aupres de la couste en l'hault du haure» (p. 46).



Enfin, il était possible de déterminer la position du navire à partir de deux ou trois repères pris à la côte en observant l'angle qu'ils formaient entre eux et avec le navire. Selon les cas, il suffisait de les aligner les uns avec les autres, de sorte à les voir l'un «dedans» l'autre, ou bien de les apercevoir plus ou moins écartés les uns des autres de sorte à ce qu'ils forment un angle plus ou moins «ouvert» (fig. 9).

3. PORTS ET MOUILLAGES

3.1. LA QUALITÉ DES REFUGES SELON LA PROTECTION OFFERTE

Pierre Garcie énumère tout au long de la côte basco-cantabre une vingtaine de mouillages. Il les distingue en fonction de leur topographie et de la qualité de l'abri offert. Pour la partie française de la côte, il conserve le nom gascon de boucau qui désigne localement l'embouchure de l'Adour et celle de la Nivelle. Au-delà de la Bidassoa, il qualifie certains abris de «havre» (Pasajes, Lequeitio, San Vicente de la Barquera), d'autres de «baie» (Portugalete) ou de «conche» (Laredo). Saint-Sébastien est défini à la fois comme une baie et un havre, sans doute parce que les installations sont doubles avec un port commercial dans la baie proprement dite et un port de pêche à Santa Catalina à l'embouchure de l'Urumea. Près de Santander, le Sardinero est qualifié indistinctement d'anse ou de rade (p. 58).

Le havre, plus fermé que la baie ou la conche et par conséquent davantage abrité, offrait une meilleure protection pour les navires. Celui de Pasajes était l'un des meilleurs de toute la côte basco-cantabre, accessible à toute heure de la marées (p. 43)¹⁴. Toutefois, il fallait se méfier d'un haut fond situé peu après l'entrée et, lors de vents violents d'ouest, les vagues pouvaient compliquer les manœuvres d'accès. Par comparaison, la baie de Saint-Jean-de-Luz offrait un abri précaire, sûr seulement par vent soufflant de terre, cas peu fréquent compte tenu des vents dominants d'ouest. Pierre Garcie déconseille d'y entrer deux heures avant la pleine mer à cause des vagues qui forment une barre dangereuse (p. 40). Tel était aussi le cas de Castro Urdiales où, par forte mer d'ouest, les ancres chassaient facilement sur des fonds de mauvaise tenue (p. 50-51). Toutes les zones de mouillage ouvertes n'étaient pas pour autant dangereuses. À Guetaria, les navires pouvaient jeter l'ancre au sud-est de l'île de San Antón qui les protégeait des vents de nord, de nord-ouest et de nord-est. Les ancres crochaient bien dans des fonds sableux d'une douzaine de brasses de profondeur (p. 45).

3.2. CONSEILS PRATIQUES POUR LE MOUILLAGE

Près de la côte, au moment de chercher un mouillage, les marins en plus de se situer visuellement contrôlaient la profondeur de l'eau au moyen d'une sonde.

¹⁴ «Tu y auras abris de tout temps et pourras entrer de toutes mares» (p. 43).



En ajoutant de la graisse sous le plomb, ils recueillaient des indices sur la nature du fond (sable, vase...). Pierre Gracie explique que le cap Higuier offre un bon abri:

Beau font de sable et metcz ton ancre a VIII brasses (p. 40-41).

Il en était de même près du cap Machichaco:

Si tu veulx pousser a Maschessac pousse a douze brasses ou a quatorze et tu auras bon abris de noroest et de oest et de syroest et de su et de suest (p. 49).

Le patron pouvait choisir le meilleur emplacement pour jeter l'ancre en combinant les informations sur la composition du fond et la profondeur d'eau sous la quille. Pierre Garcie recommande de mouiller à l'entrée de la conche de Laredo dans des eaux de 15 à 16 brasses de profondeur et sur fond de sable:

tu trouueras bon fond sable et boute l'ancre et si puis auoir meilleur il y aura quinze ou seze brasses. Et si tu pause plus hors tu trouueras rochoys enquel y a prou raix pour pescher (pp. 52-53).

Plus à l'intérieur, il indique deux mouillages possibles, un près de Santoña, au pied de la roche du Moine, et l'autre devant la ville de Laredo (fig. 10)¹⁵.

¹⁵ « Sache que a l'entree de la conche de Laredo deuers bas y a une grosse montaigne laquelle est roitte deuers l'est. Et quant l'on est en l'hault d'elle se monstre de telle maniere. Et semble estre blanche et s'appelle Sainte Hoigne. Si tu veulx pauser a Laredo metcz le cap que l'on appelle Lavos de Quechos parmy Sainte Hoigne et l'ung parmy l'autre c'est beau fond de sable. Et nonobstant que tu soye amont de la conche de Laredo a ses marches tu trouueras bon fond sable et boute l'ancre et sui puis auoir meilleur il y aura quinze ou seze brasses. Et si tu pause plus hors tu trouueras rochoys enquel y a prou raix pour pescher. Mais si tu veulx pauser a Sainte Hoigne en bon lieu, pause le trauers du moyne qui est une pierre qui ressemble estre ung moyne et est quasi en meilleu de la montaigne de Sainte Hoigne par ce si tu veulx pauser a Sainte Hoigne pause le trauers du moyne et par le dedans le luy le trauers d'une pierre qui est platte desus et tu trouueras beau fond ardille et forte tenue mais que aye bon cable n'aye paour. Tu auras abris de syroest, de noroest, de nort noroest et iusques au nort et si nort te fait tort tu puy lien aller en la conche de Laredo et pourras pauser iusques a troy brasses de basse mer et y a beau font et bonne tenue vase et sable vasoux et tu auras abris de nordest, d'est, de suest, de su et de syroest mais que aye bon cable et bon ancre et amarre nort et su. Garde toy de la poincte deuers le nordest car elle va bien hors iusques au meilleu de la conche et est rochoys et si y a en terre d'elle et pour le dedans d'elle deux brasses bien mauuaises qui demourent a sec du grant de l'eaue et ne seront point plus loing de toy et de ton ancre si tu pause a troy brasses de celluy deuers le nort des deux pars d'ung cable et parce quant tu iras pauser garde toy bien d'elles elles sont deuers le nordest pause le plus deuers le su le trauers d'une petite tour carree qui est sus une poincte de rochoys bort a bort de la mer. Et en su d'elle et bien pres y a une grant tour haulte et blanche et carree laquelle est dehors de la ville deuers le su il faut qu'elle soit ouuerte deuers le su de celle qui est sus le roc pour toy garder de la basse qui est en la conche comme dit est. Et il te fault passer ou su d'elle et en mer et aussi de ladicte poincte qui te demourra a deuers le nort. Il y aura en poux dessoubz toy de basse mer deux brasses et demye et beau font sable et bonne tenue et tu seras en coustumes car pour ne metcre point en coustume il fault que aye une poincte de rochoys que voyrras a la poincte deuers l'est ouuerte de la grosse poincte de l'est qui est

Certains mouillages comme celui de Plazencia nécessitaient des manœuvres d'approche particulières mais ne présentaient aucun danger particulier. Les navires devaient s'avancer résolument à l'intérieur de celle-ci, au-delà de l'alignement formé par les actuelles pointes Astondo et Barrikondo. Un petit chemin de sable au nord, une île blanche surmontée d'une croix et une pointe rocheuse à la droite de l'île constituaient des alignements sûrs pour positionner le navire le plus près possible de terre. Protégée des vents d'ouest à nord-est, la baie restait ouverte aux vents soufflant du nord et du nord-ouest. Pour assurer le navire, Pierre Garcie conseille l'usage de trois ancrs portées respectivement au nord, au sud et au nord-est¹⁶. D'autres mouillages combinaient au contraire le handicap d'un accès difficile et d'une sécurité aléatoire. Castro Urdiales était l'un d'eux (fig. 11). Pour mouiller dans la baie, il fallait d'abord s'approcher d'assez près d'un arc de pierre reliant l'église et l'ermitage de sorte à ouvrir le plus possible l'angle que le navire formait avec des deux édifices. Une première amarre devait être portée jusqu'au rocher situé sous l'église. Par mer formée, il convenait d'en frapper une deuxième dans la zone de l'arc¹⁷. Vers la baie, Pierre Garcie conseille de mouiller deux ancrs par l'arrière du navire. Mais, pour être sûr de ne pas les perdre sur des fonds de sable de mauvaise tenue et parsemés de roches, il recommande instamment l'emploi de bouées. Destinées à maintenir les câbles entre deux eaux, elles évitaient qu'ils raguent sur le fond, au risque de se couper, ou bien qu'ils s'engagent entre les roches en entraînant la perte des ancrs¹⁸.

icelle poincte comme un ferraillon et elle demourera au nordest. Tu pourras pousser a troys ou a quatre ou a cinq brasses». (pp. 52-54).

¹⁶ «Si tu veulx pousser au Maillart qui est deuant l'entree de Plaisance, deuers le su tu auras abris de oest, de syroest, de su, de suest et d'est et de nordest, et te viendra dessus la poincte et oest noroest dessus l'autre poincte, il y a bon font, c'est de vase et bonne tenue. Quant voudras pousser ne pouse point iusques tu aye fermé la terre du bas dedans la poincte qui faict l'entree deuers l'oest noroest et quant tu l'auras fermé l'une parmy l'autre et tu voyrras ung petit chemin qui est en sable rangent la poincte deuers le nort par le dedans de la poincte. Et icelluy chemin ouert d'icelle poincte de rochoys et la terre de bas fermee dedans l'autre poincte mouille ton ancre pareement car il est temps parce qu'il fault estre pres de terre et tu voyrras une isle blanche qui est dedans en laquelle y a une croix dessus qui te demourra au suest, et en terre de luy voyrras une poincte de boys fermé icelle poincte dedans la grosse poincte qui est a droict l'isle et tu seras en bon lieu et tu seras pres de terre, et il y a huit brasses de basse mer et vase, il te faudra amarrer nort et su et le tiers ancre au noroest». (p. 50).

¹⁷ De toute évidence, ces manœuvres requéraient l'emploi de l'annexe du bord ou l'aide des marins du lieu pour porter et amarrer les cordages à terre.

¹⁸ «Les esmes pour pousser a Castro sont telles car quant tu voudras pousser il fault que aye ung arceau de pierre qui est entre l'église et une aultre chapelle a ouuert. Et quant tu les auras ouuert mectz ton ancre car tu seras dedans. L'église te demourra au nort et il fault que tu aye ung cable au rochoys qui est deuers l'église et aussi a icelluy qui est deuers l'arceau, et s'il y a grosse mer il fault mettre a l'un et a l'autre si tu puis et le meilleur deuers l'arceau, car il cheoit grant vague. Il fault que tu soye bien pres a la longueur d'ung cable et il te fault porter ung ancre ou deux au su car la tenue est mauuaise et y a mauuais font, car ce n'est que sable et rochoys. Et auras abris de nort, nordest et de nort et de noroeste, de oeste, de syoeste et de du. Il te fault garnir tes cables de boys car autrement ilz seront perduz et se mangeroient au fond». (pp. 51-52).



Œuvre exceptionnelle par sa rareté, *Le grant routtier et pyllotage et encrage de la mer* compile une connaissance empirique acquise par l'expérience personnelle de Pierre Garcie dit Ferrande. Au-delà de son auteur, elle condense un savoir nautique enrichi au fil de générations successives de marins qui se le transmettaient habituellement de façon orale et que la publication de l'ouvrage nous permet d'approcher. Ce traité pratique à usage des gens de mer offre une vision de la mer très éloignée de celle qu'en donne habituellement la littérature médiévale, prompte par ses descriptions des paysages et des dangers à frapper les imaginaires et à susciter les peurs de populations majoritairement composées de terriens. Sous la plume de Pierre Garcie, les côtes de l'Europe atlantique et les eaux qui les baignent acquièrent une toute autre dimension. Elles apparaissent comme espace géographique aux contours précis et familiers, relativement bien connus des marins dans la mesure où ils constituent leur univers quotidien de travail. À défaut d'être totalement maîtrisés, les dangers réels qui les parsèment sont identifiés, nommés, voire apprivoisés par le dessin. À l'aube des Grandes Découvertes, *Le grant routtier et pyllotage et encrage de la mer* témoigne d'un «*ars navigandi*» éprouvé par des générations de marins avant tout rompus à une navigation méridienne le long de la façade atlantique de l'Europe et du nord de l'Afrique.



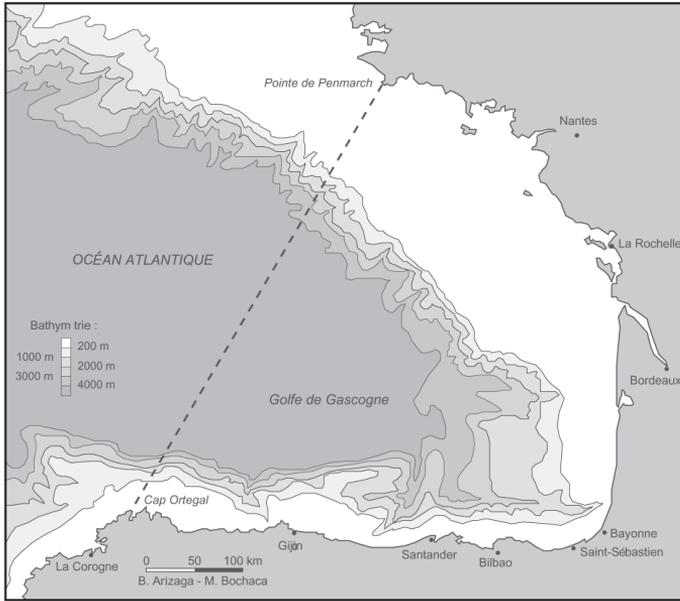


Figure 1. Le Golfe de Gascogne.



Figure 2. Points de référence pour la traversée du Golfe de Gascogne d'après Pierre Garcie.

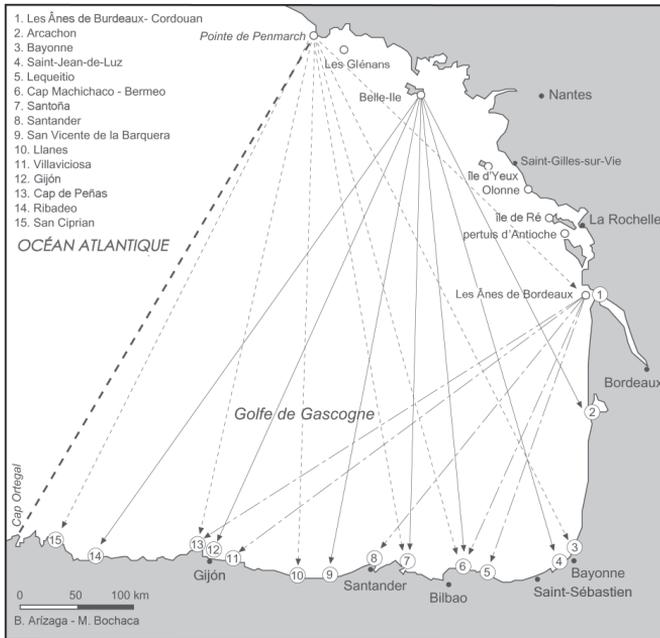


Figure 3. Traversée du Golfe de Gascogne à partir des points de référence donnés par Pierre Garcie.

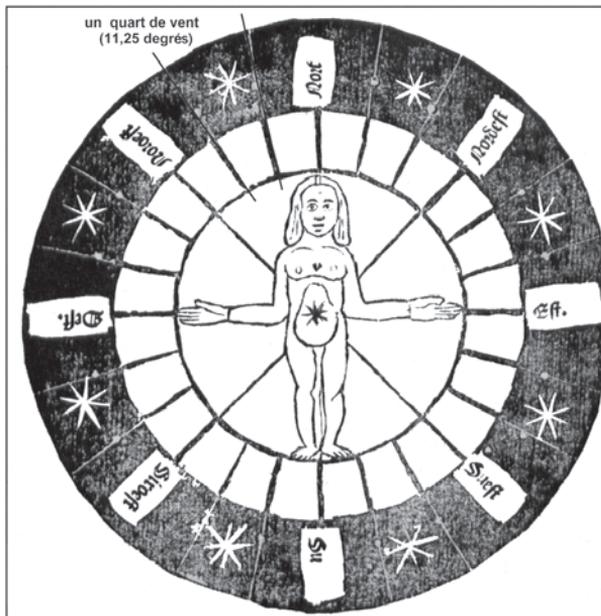


Figure 4. Rose des vents divisée en 32 quarts (Pierre Garcie, *Grant routtier...*, p. 4).

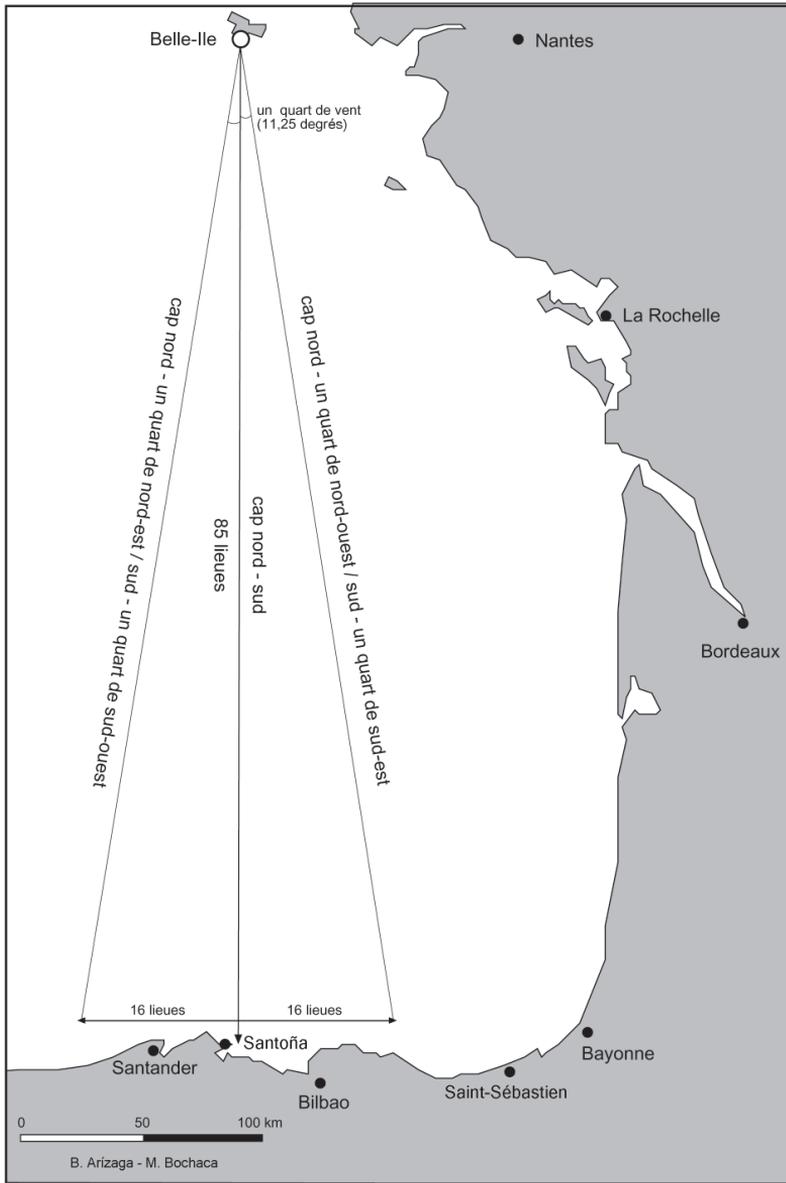


Figure 5. Effets d'une dérive d'un «quart de vent» entre Belle-Ile et Santoña.



Figure 6. Ports et mouillages de la côte cantabrique d'après Pierre Garcie.

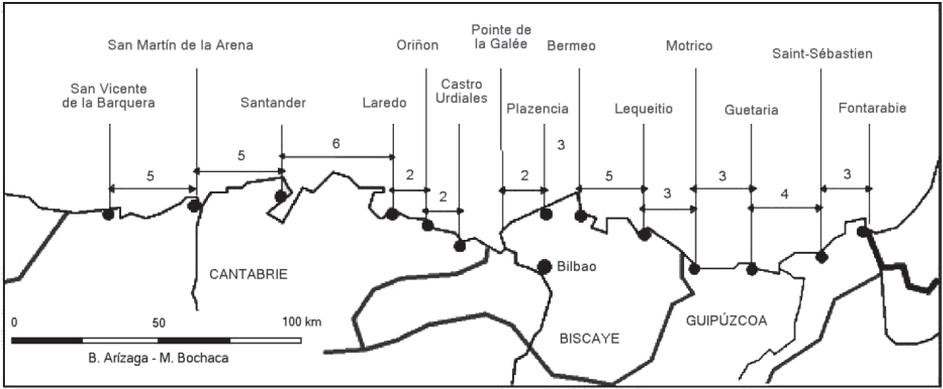


Figure 7. Distances en lieues entre les ports de la côte basco-cantabre d'après Pierre Garcie.

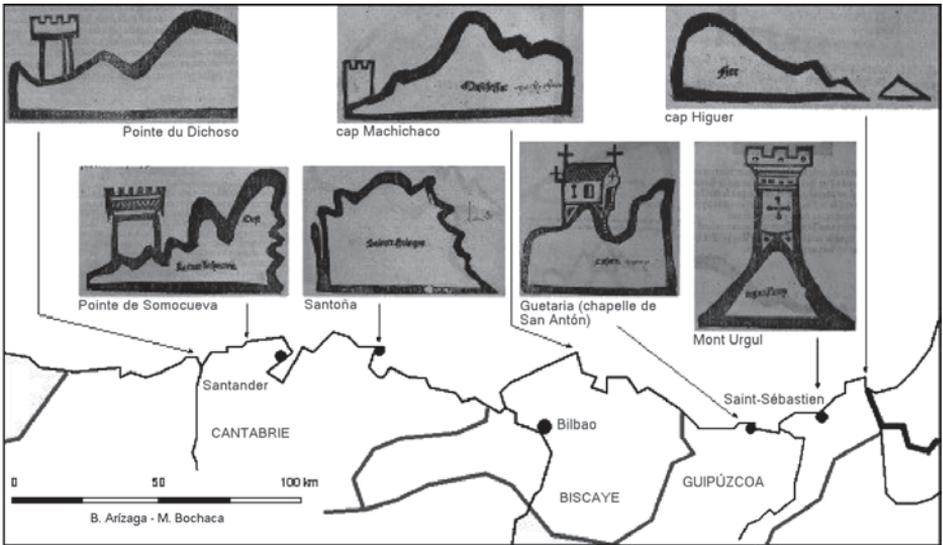


Figure 8. Exemples de repères remarquables sur la côte basco-cantabre d'après Pierre Garcie.

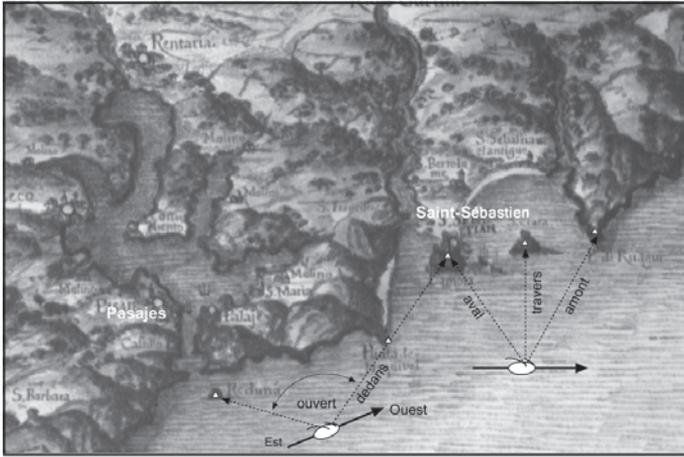


Figure 9. Positionnement du navire par rapport à des repères pris à la côte (report sur la feuille «Saint-Sébastien» de l'Atlas del rey Planeta de Pedro Texeira, 1647).

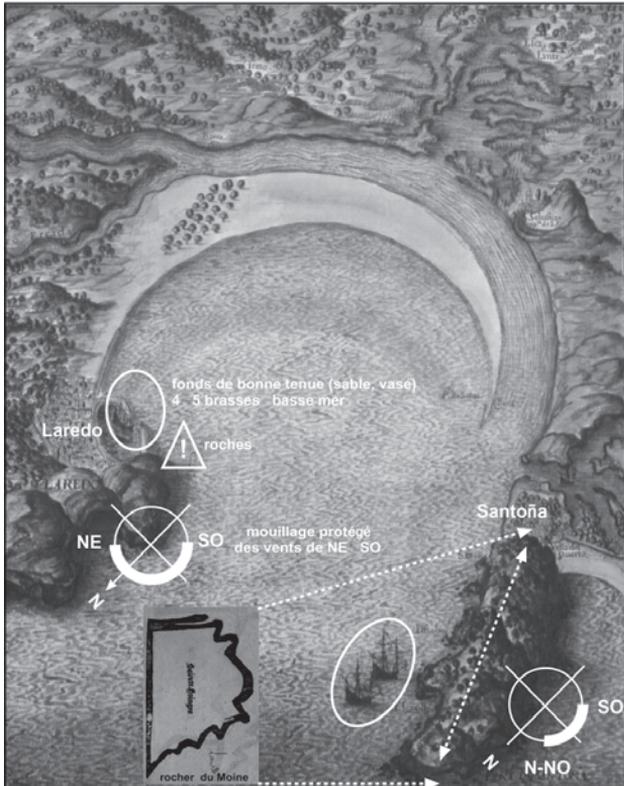


Figure 10. Instructions de Pierre Garcie por mouiller dans la conche de Laredo (report sur la feuille «Laredo» de l'Atlas del rey Planeta de Pedro Texeira).

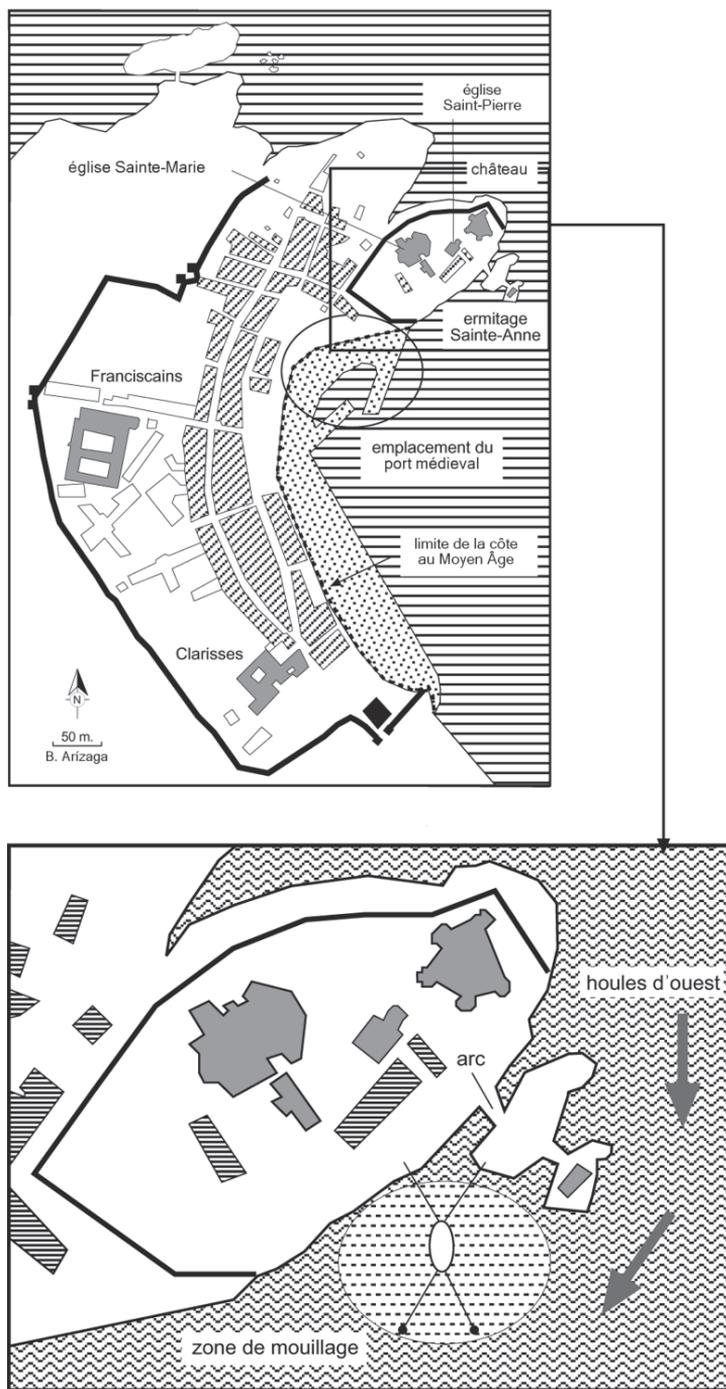


Figure 11. Mouillage de Castro Urdiales d'après Pierre Garcia.