

**L'Association Normande d'Ethnographie et d'Art populaire
« Le Vieux Honfleur »
10, rue de la Prison, 14600 Honfleur**

LE VOYAGE DE BINOT PAULMIER DE GONNEVILLE

Auteur : Pascal Lelièvre, professeur d'histoire-géographie



Dossier pédagogique

PRESENTATION DU DOSSIER

Objectifs généraux

- Découvrir le cadre de vie et de travail d'un armateur honfleurais au début du XVI^e siècle ; étudier les conditions de la préparation d'une expédition maritime à but commercial, les moyens et les techniques de navigation ; analyser la manière dont s'est déroulée la première partie du voyage.
- Cette étude prend place dans le programme d'histoire de 5^e. Elle permet une approche du contexte social, économique et technique dans lequel s'élaborent les expéditions maritimes qui ouvrent l'Europe sur le « nouveau monde », appelé à s'intégrer rapidement dans son aire de domination. Elle constitue une étude de cas à partir duquel le cours consacré aux grandes découvertes et à l'essor économique et commercial de l'Europe pendant le « beau XVI^e siècle » peut être bâti.

Objectifs particuliers

- Développer les capacités d'observation, d'analyse, de raisonnement dans des contextes spatiaux différents, avec des supports variés.
- Acquérir les connaissances factuelles et notionnelles liées à la partie du programme que recouvre cette étude.

Matériel dont il faut se munir

- Un décamètre, une boussole
- Une tablette pour écrire et dessiner pendant le parcours dans le site.

Déroulement des séquences de travail

- La première partie en extérieur : elle doit permettre aux élèves de s'imprégner de l'environnement à la fois rural et urbain dans lequel a pris naissance le projet du navigateur normand.
- La deuxième partie dans une salle de travail : elle porte sur l'analyse des problèmes successifs rencontrés par un armateur pour organiser et conduire son expédition.

Plan du dossier

- I) Sur les pas de Binot Paulmier de Gonneville page 3
 - A – Binot Paulmier de Gonneville et Honfleur
 - B – Le domaine du Désert
 - C – Le port d'Honfleur au début du XVI^e siècle
- II) Le voyage d'aller de Binot Paulmier de Gonneville page 10
 - A La préparation du voyage
 - B – Un périlleux voyage

I) SUR LES PAS DE BINOT PAULMIER DE GONNEVILLE ET HONFLEUR
--

Qui était Binot Paulmier de Gonneville ?

C'était un gentilhomme de la paroisse de Gonneville lès Honfleur dont l'église est située à environ 4 km au sud du port d'Honfleur, sur un plateau limoneux voué aux cultures mais aussi à l'élevage (dans les prairies humides de fond de vallée).

Il a hérité du fief du Buquet sur lequel il possède un manoir. Ce manoir, aujourd'hui disparu, devait ressembler à celui du Désert construit au début du XVIème siècle par les frères le Danois.

La famille le Paulmier n'est pas noble. Elle appartient à la bonne bourgeoisie honfleuraise qui doit son enrichissement au commerce maritime. Les Le Paulmier sont avitailleurs et armateurs comme les frères Le Danois, propriétaire du manoir du Désert. Ils ont couronné, comme il est d'usage à cette époque, leur ascension sociale par l'achat d'une terre noble – ici le fief du *Buquet*, prélude à une possible intégration dans le corps de la noblesse, lorsque le souvenir de leur roture aura disparu de la mémoire collective. Le titre de « sieur de Gonneville » ne peut pas s'appliquer à la famille Le Paulmier car elle n'a jamais été détentrice de la seigneurie qui porte ce nom. De Gonneville marque seulement un rapport géographique au lieu. La première mention de la famille date de 1421, au début de l'occupation anglaise à Honfleur, pendant la guerre de cent ans. Guillaume Le Paulmier, bourgeois de Honfleur, se voit confisquer ses biens parce qu'il a refusé de reconnaître l'autorité du roi d'Angleterre Henri V. Il s'installe alors dans sa résidence du *Buquet* où il habite encore, comme l'indique le registre de la confrérie de Charité de l'église Notre Dame à la fin de la guerre. En 1460, un Richard le Paulmier est procureur du gouverneur, l'Amiral Mallet de Graville. Quel est le lien de parenté exact de ces personnages avec Binot, diminutif de Benoît ? Les archives ne permettent pas de répondre à cette question. Un fils de Guillaume ou un proche parent ?

Honfleur au début du XVIe siècle

C'est un port de commerce actif dont le dynamisme est lié à la présence d'une bourgeoisie entreprenante et à l'envasement du port de Harfleur, sur la rive droite de l'estuaire. Honfleur fait désormais fonction de principal avant port de Rouen. Il entretient des liens importants avec l'Espagne et le Portugal, en particulier avec Lisbonne, port d'embarquement pour les expéditions maritimes en direction des Indes.

La famille Le Paulmier est représentative des familles de négociants normands qui se transforment en véritables hommes d'affaires à partir de la fin du XVe siècle, se mettant à importer et à exporter, affrétant à cet effet des navires de plus en plus nombreux.

Grâce aux informations nautiques et cartographiques obtenues au Portugal (la mappemonde de Juan de Cosa datée de 1500 ou les cartes de Cantino (ci dessous) et de Carneiro de 1502) la vieille tradition maritime des pêcheurs s'est enrichie de connaissances scientifiques et techniques sophistiquées. Ainsi les armateurs normands vont – ils peuvent disposer de mappemondes présentant des relevés relativement précis des côtes de l'Amérique du Sud et de l'Afrique ainsi que de navires aptes au grand commerce océanique.

I) SUR LES PAS DE BINOT..... LE DOMAINE DU DESERT
--

Le manoir

Il est au centre d'un vaste domaine foncier. C'est l'habitation possédée par le propriétaire du domaine. Ses proportions, le caractère soigné de son architecture expriment la fierté du maître des lieux, son aisance financière et sa position sociale. Le toponyme qui le qualifie désigne une zone de défrichement isolée, sans qu'on puisse cependant préciser le moment où cette conquête sur la forêt a été réalisée.

Le domaine.

Il se compose d'un nombre de pièces de terre probablement important insérées au sein d'une structure bocagère à mailles larges. Les parcelles sont entourées de haies de têtards de chênes, de frênes et d'ormes, de taillis de noisetiers et d'épines blanches. Seule la parcelle sur laquelle s'élève le manoir – la cour manoriale – est enclose d'un mur de silex maçonnés. Elle est complantée de poiriers et de pommiers et abrite la plupart des bâtiments d'exploitation.

Les bâtiments d'exploitation ont subi maints remaniements. Les plus anciens, à pans de bois et torchis ; les plus récents, en briques et silex. A l'origine, ils étaient recouverts, soit de tuiles, soit de chaume. Ils comprennent une étable-grenier à foin, une écurie-grenier également à foin, un pressoir-grenier à pommes et son cellier, ainsi qu'un fournil. A l'extérieur de la cour est implantée une vaste grange caractéristique des plateaux céréaliers.

Les bâtiments d'exploitation.

La description ci-dessous présente l'organisation habituelle des bâtiments d'exploitation en Pays d'Auge. Au domaine du désert, ils ne présentent pas tous les éléments traditionnels en raison des remaniements dont ils ont été l'objet : seule la grange est dans un excellent état de conservation.

Le pressoir.

Il comprend trois parties : le pressoir proprement dit, le grenier à pommes, le cellier et la cave.

Le fournil.

Un bâtiment qui ne se trouve que dans les manoirs, les grosses fermes et les abbayes.

Le pain est fabriqué tous les quinze jours, parfois toutes les semaines. Construit sur un plan rectangulaire, il comprend deux parties : l'une, fermée, qui permet de loger le pétrin et qui s'ouvre sur le four placé dans la seconde partie, en extérieur du bâtiment ; il est seulement protégé par le prolongement du toit que supportent aux angles deux poteaux isolés.

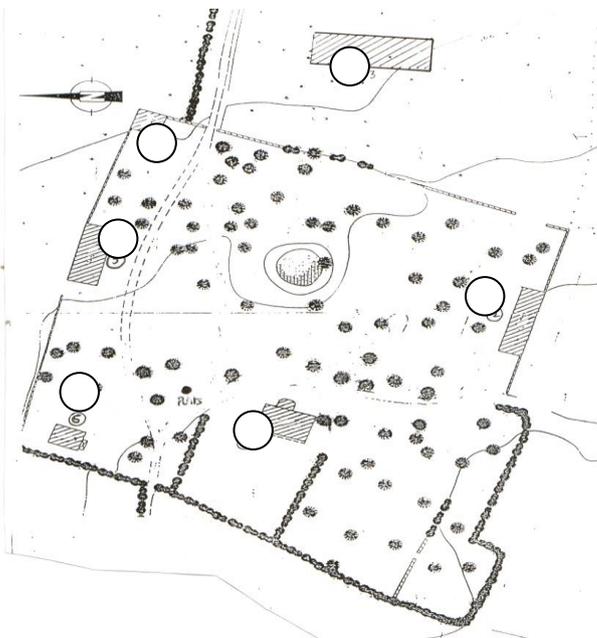
Le four est construit sur une base circulaire en briques et tuileaux, recouverte d'un épais dôme isolant.

La grange

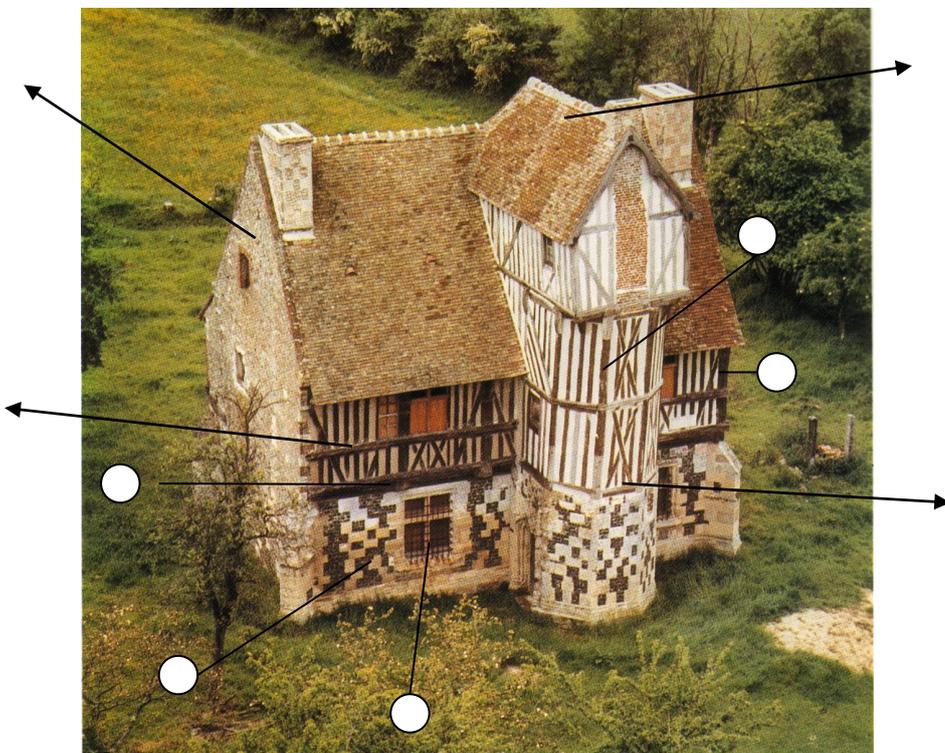
Cette grange de vaste dimension (30 m de long sur 9 m de large), est à usage multiple. Elle est subdivisée en 5 compartiments dont 4 s'ouvrent sur un couloir de circulation. La partie centrale est polyfonctionnelle. Elle peut servir tour à tour de charreterie, d'aire à battre le blé ou d'étable pendant l'hiver ; un faux plafond au dessus de cet espace, permettait de stocker le grain ou installer un cellier au rez-de-chaussée, tandis qu'une habitation occupait l'étage.

Visite du manoir du désert : la cour et le manoir

- 1) Détermine l'échelle du plan ; calcule la superficie de la cour.
- 2) Indique le numéro auquel correspond chaque bâtiment.
- 3) Pourquoi sont-ils dispersés ?
- 4) Quel système de production agricole devait être pratiqué dans ce domaine foncier ?



- La grange
- L'étable
- Le logis
- Le fournil
- L'écurie
- Le pressoir



Complète le document en indiquant

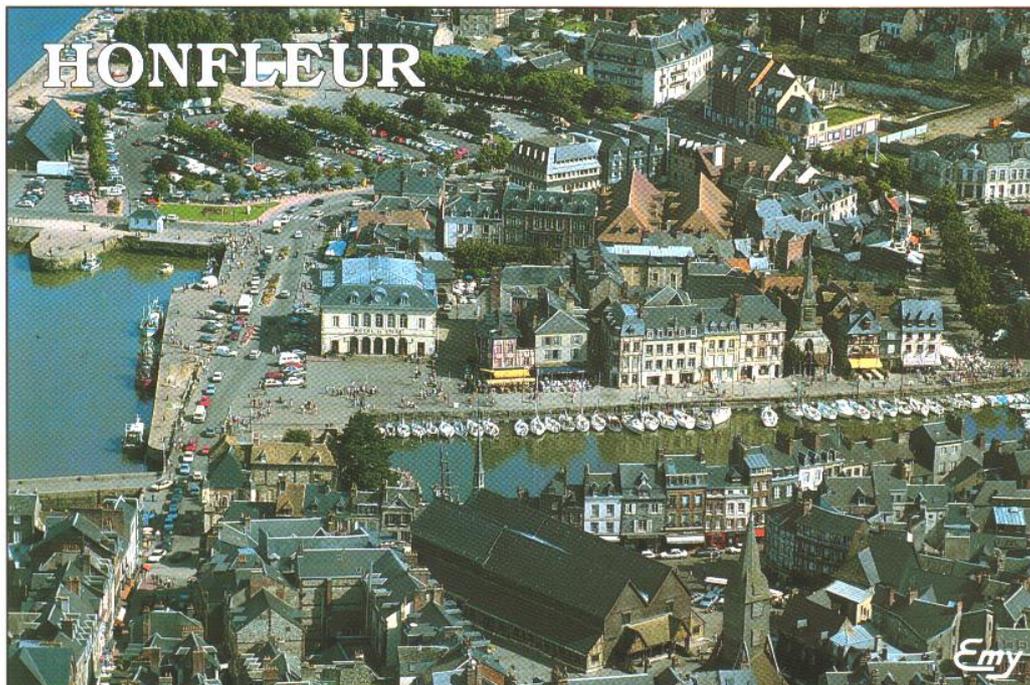
- à l'extrémité des flèches les différentes parties de l'édifice : la tour, l'oriol, le mur pignon, le mur de façade.
- Dans les cercles les numéros correspondant aux différents éléments d'architecture : 1- le poteau d'angle ; 2- La sablière ; ; 3- Le hourdis ; 4- la fenêtre ; 5 l'appareillage de pierres

Le port de Honfleur au début du XVI^e siècle

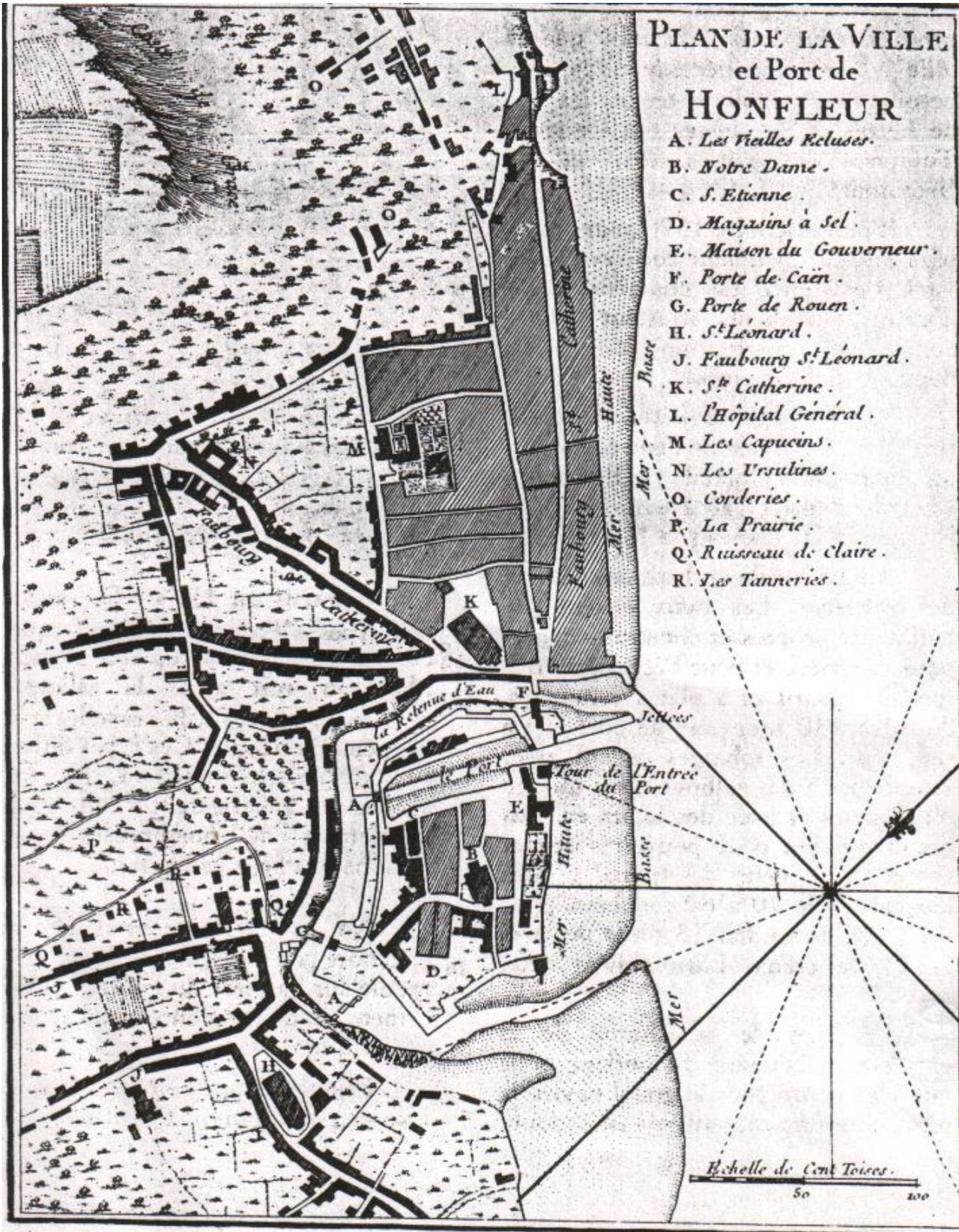
- A) A la recherche des limites de la ville portuaire ancienne dans la topographie urbaine contemporaine.
- 1) En t'aidant du plan de Honfleur au XVI^e siècle, délimite sur le plan de la ville contemporaine l'emplacement de 'l'enclos », du havre du dedans, des faubourgs Sainte Catherine et saint Léonard.
 - 2) A partir de la carte de l'estuaire de la Seine, explique l'intérêt du site et de la situation d'Honfleur.
 - 3) De quel avantage décisif, le Havre, fondé par François 1^{er} en 1517, va t - il disposer pour concurrencer avec succès Honfleur ?
- B) Visite de la ville ancienne de la ville

Parcourir les quartiers anciens de la ville selon un itinéraire permettant de découvrir les témoins du XVI^e siècle.

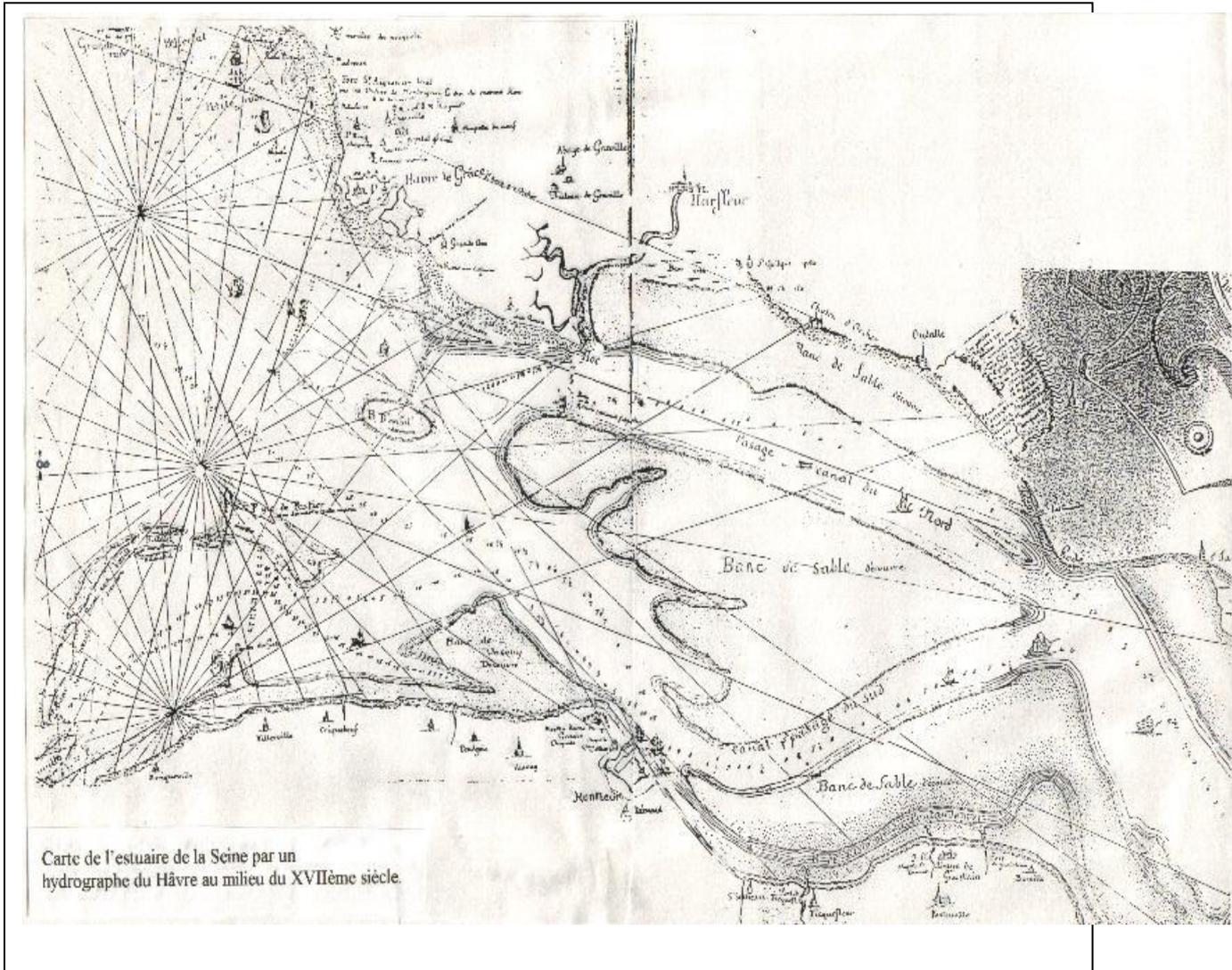
- 1) Tracer sur le plan actuel de la ville l'itinéraire, le retrouver sur la photographie aérienne.
- 2) Faire noter aux élèves sur le plan et la photographie l'emplacement des témoins de la ville du XVI^e siècle
- 3) Indiquer les fonctions que les témoins avaient à cette époque.



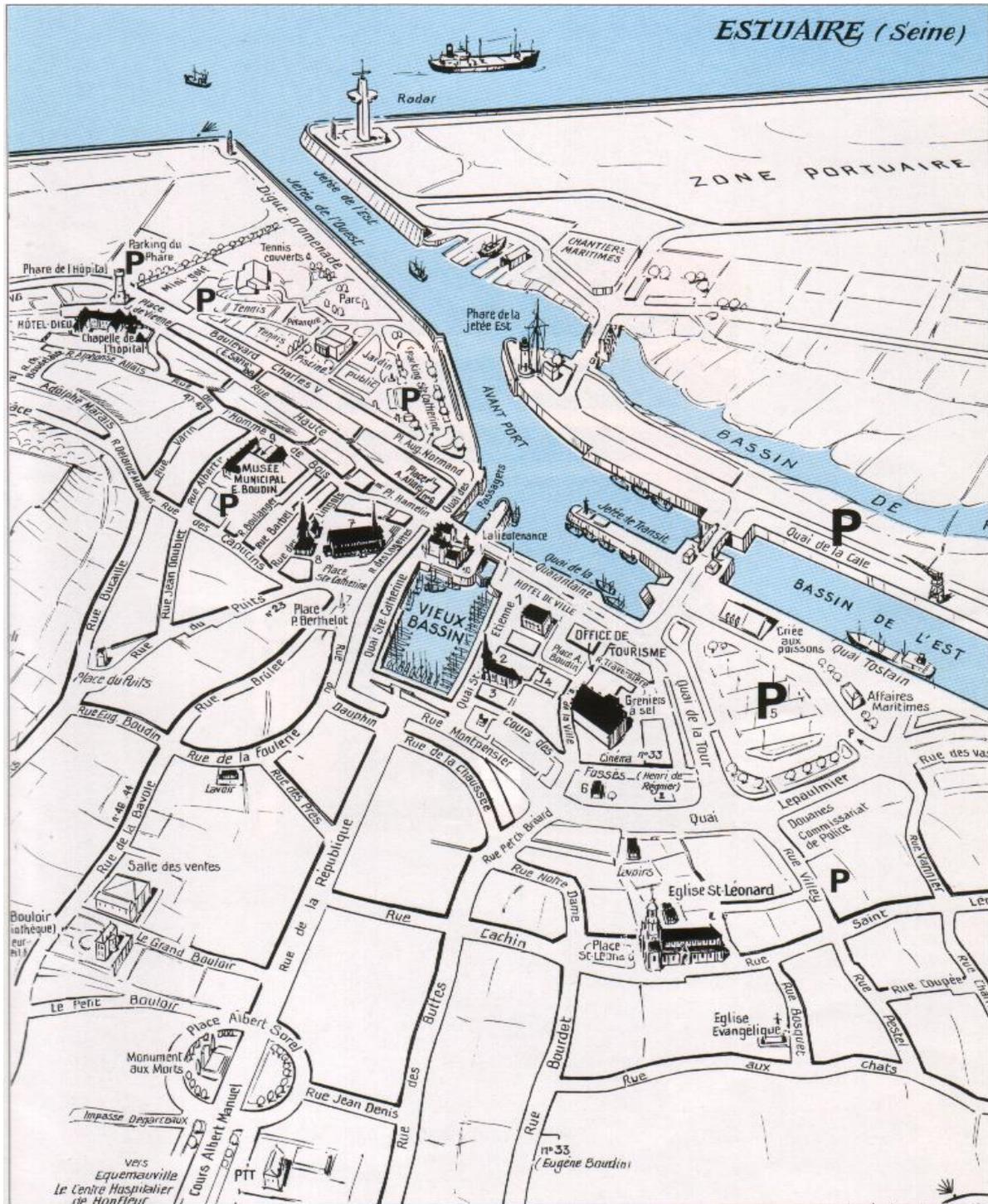
Document 1 : plan de Honfleur à l'époque de Binot



Document 2 : Plan de l'estuaire de la Seine par un hydrographe du Havre



Document 3 : plan de la ville actuelle



**II - LA RELATION DE VOYAGE DE BINOT PAULMIER DE GONNEVILLE : la
préparation de l'expédition**

C'est la déclaration officielle faite par Binot au retour d'une expédition maritime commencée en juin 1503 pour se rendre aux Indes. En fait, il a abordé les côtes du Brésil et non celle de l'Inde, à la suite d'intempéries qui l'obligent à se détourner de sa route pour gagner les terres les plus proches et sauver son équipage. A son retour, il est attaqué au large du Cotentin par des pirates ; il ne parvient à leur échapper qu'en se jetant sur la côte où il fait naufrage.

De retour à Honfleur avec les rescapés de l'expédition, Binot porte plainte devant la justice pour fait de piraterie. Ayant perdu son journal de bord au cours du naufrage, il fait au greffe du siège du tribunal de l'Amirauté à Rouen une déclaration relativement précise sur les péripéties de son voyage et le désastre final.

EXERCICE

Analyser un texte ancien donné dans une transcription qui conserve sa morphologie et sa syntaxe originales.

Objectifs :

- 1 – Trouver des renseignements précis, les organiser.
- 2 – Comprendre les problèmes, les difficultés, les préoccupations des hommes dans un contexte spatio-temporel différent de nos contemporains.
- 3 – Sensibiliser aux difficultés du chercheur en histoire confronté à l'interprétation des sources.

A - L'armement du navire d'après la relation de Binot

- 1) Quel est l'origine et le but de l'expédition ?
- 2) Comment expliques-tu la présence de ce groupe de Normands à Lisbonne ?
- 3) Pourquoi Binot engage-t-il à grands frais deux marins portugais à Lisbonne avant de regagner Honfleur ?
- 4) Comment Binot finance-t-il l'armement du navire ?
- 5) Quel est le tonnage de *l'Espoir* ? Quel type de navire contemporain développe une taille à peu près comparable ?
- 6) Combien de marins embarquent sur *l'Espoir* ?
- 7) Quels sont les catégories de marchandises et objets chargés sur le navire avant son départ ? Explique leur utilité pour le voyage ?

B – Un navire au début du XVIème siècle

En te servant des documents pages 1 (couverture), 13 et 16.

- 1) Identifie le quai le long duquel est amarré le navire.
- 2) Identifie les différentes parties de la coque ou du gréement.
- 3) Quel est le rapport entre la longueur et la largeur du navire ?
- 4) Quel type de navire est représenté page 1 ?
- 5) Compare ce navire avec ceux qui sont utilisés à la même époque et présentés page 15. Quelles différences constates-tu (forme, silhouette de la coque, gréement) ? Quel est celui qui te paraît le plus adapté pour un grand voyage océanique ?

Premier extrait de la relation de Binot : l'armement du navire

1 « Et premièrement, disent que trafiquant en Lisbonne, il Gonneville et honorables hommes Jean l'Anglois et Pierre le Carpentier, vues les belles richesses d'épiceries et autres raretés venant en icelle cité de par les navires portugalloises allant ès Indes orientales empuis aucunes années découvertes, firent complot ensemble d'y envoyer un navire après bonne enquête à aucuns qui avaient fait tel voyage et pris à gros gages deux portugallois qui en étaient revenus, l'un nommé Bastiam Moura, l'autre Diègue Cohinto, pour la route ès Indes aider de leur savoir ».

2 « Et parce que ces trois devant-dits n'avaient pas bastantes facultés pour seuls mener à chef si haute entreprise, s'adjoignirent avec honorables hommes Etienne et Antoine dits Thiéry frères, Andrieu de la Mare, Batiste Bourgeois, Thomas Athinal et Jean Carrey, bourgeois de Honfleur qui eux neuf, à frais et coutements communs équipèrent un navire du port, de six-vingt tonneaux, peu moins, dit l'espoir, qui n'avait jamais servi qu'à faire un voyage à hambourg, bon de corps et voiles, et de mieux équipé de tous agrès, du havre de Honfleur ; et ne fut fait épargne par les bourgeois dudit navire pour le bien ammonitionner*, et jouxte l'inventaire de revue y avait, savoir :

3 Pour ammonitions* de guerre

Deux pièces de franche fonte de cuivre et laiton ; deux demi-pièces en pareil de franche fonte ; six que berches* et perrières* de fonte de fer de maintes grosseurs et charges ; quarantes mousquets, arquebuses et autres tels bâtons à feu ; seize cents pesants de balles et différents calibres pour les artilleries, non en ce compris trois douzaines de balles à fiches* et chaînes. Plus en balles pour les bâtons à feu, que plomb en table et saumon, quatre cents pesants. En ferrailles et mitrailles pour les dites artilleries, cinq cents pesants* ; deux milliers de poudre à canon, dont il y avait la quinte part de grenée* ; trois cent cinquante mèches pour les armes à feu.

Les dites artilleries montées de leurs affûts, et garnies du nombre et quantité requise et ordinaire de refouloirs* amanchés à tire-bourre* au bout, dégougeoirs*, écouvillons*, plaques*, laveret*, coins de mire*, pinces de mire et autre boutefeux*, gargouches*, tant de fer que de bois, peaux de parchemin et gros papier pour ce, trisses* garnies de poulies, dragues et autres besognes requises. Quarante piques, demi-piques, pertuisanes* et langues de bœuf*.

4 Item, plus, pour rechange : deux affûts, douzaine et demie d'effet de fer aussi de rechange ; six crocs à bassins pour tresses ; et quatre douzaines de goupilles* et équestraux*.

5 Item en ammonitions de naviage, pour rechange : deux ancres par-dessus ceux d'ordinaire, pesant l'un cinq cents, l'autre trois cents ; deux câbles aussi de rechange ; et six cents aulnes* tant de coutommine* double que simple, toile écrue que royale pour la rechange des voiles ; huit cuirs pour les poupes et pour les vergues de beaupré ; six hachettes aciérées pour couper les manœuvres ; une douzaine d'hachettes, que d'armes, que à main ; et un timon et barre de rechange.

Lexique

- Affûts : pièces de bois, munies sur les navires de deux roues pleines, qui servaient à pointer ou à transporter le canon.
- Ammonitionner : approvisionner
- Aulne : aune, mesure de longueur valant 1,18m
- Atourné : fourni, mot à mot : « orné »
- Balle : gros paquet de marchandises.
- Balles à chaînes : boulets formés de deux hémisphères reliées par des chaînes, principalement destinés à couper les cordages.
- Balles à fiches : boulets traversés d'une barre de fer apointée des deux côtés afin d'offenser » l'ennemi » notamment les voiles
- Berche : petite pièce de canon de fonte verte qu'on nommait aussi espoir de fonte »
- Besognes : objets
- Boutefeux : bâton garni d'une mèche qui servait à mettre le feu au canon
- Brassée : brasse. Mesure de longueur pour les cordages, variable selon les marines
- Cil (le) : celui
- Coins de mire : pièces de bois placées sur la culasse d'un canon pour le pointage.
- Coutomine : cotonnade
- Coutre : fer tranchant fixé à un des côtés de la charrue qui servait à fendre et à verser la terre
- Dégougeoir : petit fer d'environ huit pouces de long, qui permettait d'amorcer le canon
- Drague : gros cordage qui servait à arrêter sur les navires le recul des canons
- Droguet : tissu, parfois de laine, plus souvent à chaîne et trame dissemblables, généralement de bas prix et fort utilisé pour le troc.
- Droguet : tissu, parfois tout de laine, plus souvent à chaîne et trame dissemblable, généralement de bas prix et utilisé pour le troc.
- Ecouvillon : instrument qui servait aux canoniers à nettoyer le canon, ou à le rafraîchir. C'était un long bâton garni au bout d'une peau de mouton avec sa laine.
- Envitaillé : ravitaillé.
- Equestaux : clavette, cheville plate.
- Fauches : faux.
- Futaine : étoffe de fil et de coton, utilisée pour faire des « camisoles » et desc ouvertures de matelas.
- Garouche : charge de canon qu'on tenait toute prête dans une enveloppe ou en rouleau de papier pour charger avec plus de diligence.
- Goupille : petites vis ou chevilles utilisées pour tenir le canon sur son affût.
- Grenée : grenue. La poudre grenue servait à charger les canons
- Haussière : les cables de haussière ou d'aussière étaient des cordages

6 Plus fut ladite navire envitaillée* de biscuit grain, farine, pour environ deux ans, eu raison au nombre de gens de l'équipage ; des pois, fèves lard, chèvres, et poissions salés et séchés, cidres et autres boissons, non compris la provision d'eau, pour un an au mieux ;

Et si, outre fut garnie de force rafraîchissement avant le départ. Comme en pareil cas le coffre du chirurgien de la dite navire atourné* de maints médicaments de plus de requête, et des engins et outils de son art.

7 Pour marchandises fut chargée dans la navire :

- de toiles diverses rois cents pièces ;
- de haches, bèches, serpes, coutres, fauches, du tout ensemble quatre milliers ;
- deux mille de peignes, de maintes sortes ;
- cinquante douzaines de petits miroirs ;
- six quintaux de rassades* de verre ;
- et huit de quincilleries de Rouen ;
- vingt grosses de couteaux et jambettes* ;
- une balle d'épingles et d'aiguilles ;
- vingt pièces de droguet* ;
- trente de futaines* ;
- quatre draps teints écarlate ;
- huit autres de différentes façons
- un de velours figuré ;
- quelques autres dorées ;
- Et argent monnoyé qu'ils avaient su être de recette en Indie (plus) que de l'or.

Et le tout, de même qu'on accoutumé s'en charger les Portugallois, pour être par-delà et sur la route ces choses de meilleur trafic.

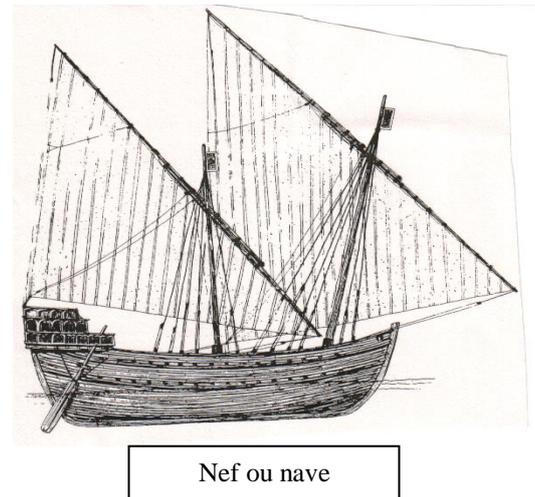
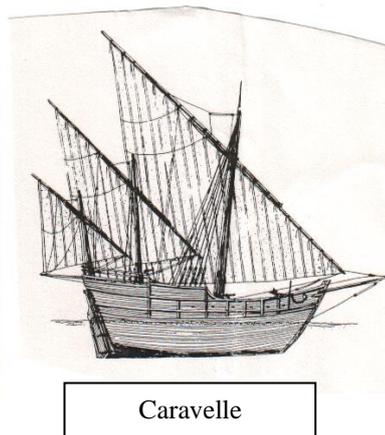
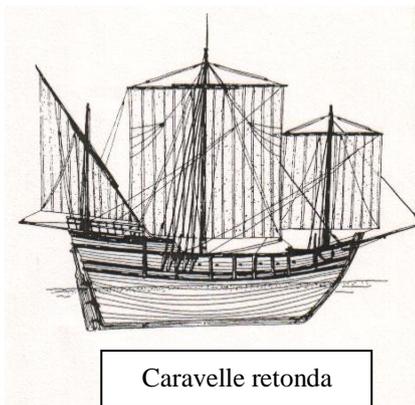
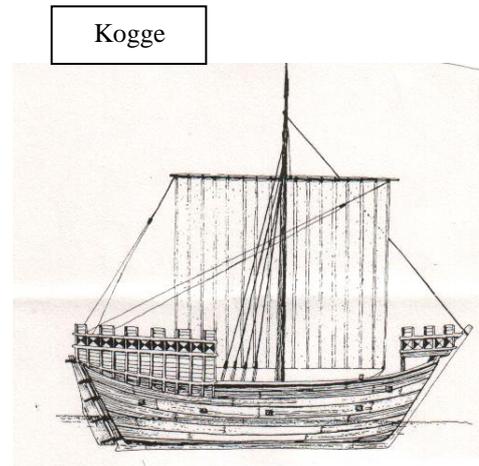
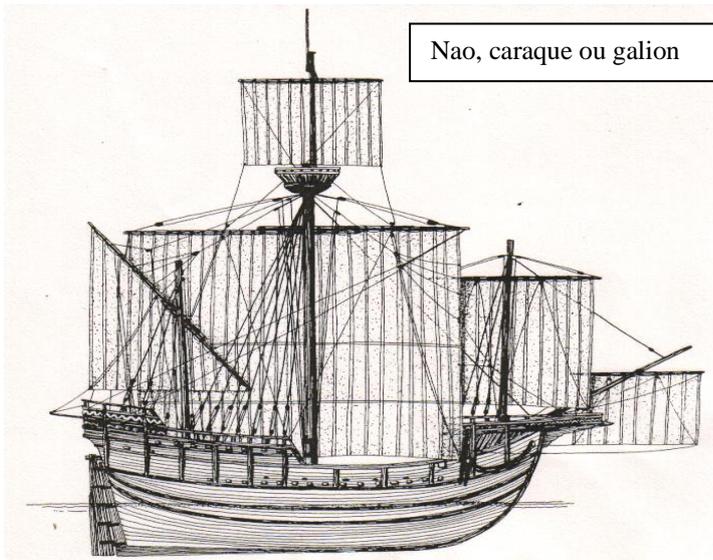
8 Disent qu'en la navire s'embarquèrent en tout soixante âmes ; et du bon vouloir de trestous*, et spécialement de cil les bourgeois de la navire, fut établi capitaine et chef principal icelui de Gonneville, pour gouverner le voyage à son mieux, avec celui de Andrieu de la Mare et Antoine Thiéry, des dits bourgeois de la navire, qui étaient du voyage.

Et pour le métier de la mer était pour pilote Colin Vasseur, de Saint Arnoux lès de Touques, bon vieux routier et maître ; et Nollet Epeudry de Grestain, sous pilote.

Et tous, tant principaux que compagnons, reçurent avant de partir leurs sacrements, tant pour la fortune d'un si lointain voyage que pour la doutance de ne les recevoir de longtemps pour ce qu'il n'y avait de chapelain en la navire, et allaient hors chrétienté. Et ainsi s'en partirent du havre d'Honfleur le propre jour de Monseigneur Saint Jean Baptiste, l'an de grâce mil cinq cent trois.

- Jambette : couteau pliant de poche.
- Jouste : à côté.
- La Gomarre : Gomera, l'une des Canaries.
- Langue de bœuf : dague.
- Laveret : écope.
- Lès de : près de.
- Manœuvres : cordages servant à soutenir les mâts.
- Perrière : pierrier. Sorte de mortier qui permettait de tirer à l'abordage des cailloux, balles et ferrailles.
- Pertuisane : espèce de hallebarde qui a un fer plus long, plus large et plus tranchant que les autres.
- Pesants : pesants de livres, i.e livres.
- Plaques : il s'agissait de lames de métal peu épaisses qui fortifiaient les ouvrages de charpenterie.
- Rassades : perles de verre ou d'émail, généralement d'origine vénitienne qui jouaient un grand rôle dans le troc. Selon gaffarel, « les miroirs et les rassades dans la pensée des organisateurs de l'expédition, devaient concilier en nos mains les bonnes grâces des beautés indigènes dont ils voulaient avoir pour amis, frères ou maris ».
- Refouloir : cylindre de bois dur, emmanché d'une longue hampe, utilisé pour enfoncer et presser dans le fond du canon la charge qui devait charger le projectile de la pièce.
- Saumon : saumon, gros lingot de plomb fait en figure de saumon, tel qu'il vient de la fonte.
- Tire-bourre (tire-foin) : instrument qui servait à décharger les canons.
- Tresse : sorte de cordage fait de trois à neuf, et même plus, fils de caret ou de bitord dont on confectinnait les tresses à la main.
- Trisses : drosses, palans qui servaient à avancer ou à reculer le canon de son sabord.
- Trestous : absolument tous.

Quelques exemples de navires utilisés au XVe et XVIe siècle.



Kogge : navire issu de la tradition nordique des Vikings. Il est bordé à clin et ne porte qu'un seul mât. Il peut atteindre 130 tonneaux, 23 m de long et 7m de large

Nef ou nave : Issue de la tradition latine, la nef est construite à franc bord, ce qui lui permet d'augmenter sa longueur. Elle porte en général deux mâts qui portent des voiles triangulaires. Elle peut atteindre 26 m de long, 200 à 300 tonneaux, avoir deux ponts et embarquer 40 hommes d'équipage. Navire robuste mais lent et peu manœuvrant.

Caravelle : bâtiment de petite taille de 25 à 120 tonneaux, la caravelle se caractérise par son gréement fortement divisé : trois mâts que l'on peut déplacer et gréer indifféremment avec des voiles carrées (caravella retonda) ou des voiles latines. Le navigateur peut ainsi préparer son navire au type de navigation attendue. C'est un navire d'exploration

Nao, caraque ou galion : termes respectivement espagnol, italien et portugais pour désigner une adaptation de la caravelle avec une coque à franc bord et un gréement carré. L'avant porte en outre un beaupré et une petite voile carrée : la civadière. Le tonnage a pu varier de 100 à 400 tonneaux, pouvant atteindre exceptionnellement 1000 tonneaux. C'est un navire de transport mais qui possède les qualités manœuvrières de la caravelle.

Un périlleux voyage

Lire attentivement le récit du voyage en t'aidant du lexique auquel te renvoie les astérisques placées au dessus des mots difficiles à comprendre (termes techniques ou de vieux français).

- 1) La première partie du voyage d'aller : d'Honfleur au franchissement de la ligne de l'équateur.

Reconstitue sur le fond de carte le trajet suivi par l'Espoir lors de cette partie de voyage. Les réponses aux questions te fournissent les points de repère que tu placeras sur la carte en t'aidant si nécessaire d'un atlas.

- A – Devant quelles îles l'Espoir passe-t-il au bout de 18 jours de mer ?
- B – Quelle côte longe-t-il ensuite ?
- C - Où l'Espoir fait-il escale ?
- D – Quelle décision est prise lors de la vigile Saint Laurent ?
- E – La raison évoquée est-elle la seule qui ait motivé la décision de Binot ?
- F – Quand franchit-il la ligne de l'Equateur ?

- 2) Une deuxième partie du voyage d'aller pleine d'imprévus

Le trajet très hypothétique de cette partie du voyage est indiqué sur la carte. Comme tu pourras en juger les renseignements fournis par Binot manquent de précision. Ils reflètent les incertitudes du capitaine sur la route qu'il a suivie. Les documents des pages 16 et 18 te permettront de compléter les réponses.

- A – De quel mal souffre l'équipage à partir de la deuxième quinzaine de septembre ? Est-ce un mal dangereux ? Recherche dans un dictionnaire ses symptômes et ses causes.
- B – Pourquoi Binot ne parvient-il pas à situer de manière précise la longitude du navire alors qu'il peut connaître sa latitude ?
- C – Quels indices lui permettent de faire approximativement le point ?
- D – Pourquoi est-il en mesure de donner des dates pour chaque événement important qui survient pendant le voyage ?

- 3) Bilan

A – Complète sur le fond de carte l'itinéraire en indiquant les dates des différents événements mentionnés dans la relation.

B – Calcule la durée du voyage d'aller. Combien de marins parviennent sur les côtes du Brésil ?

C – Compte tenu des connaissances cartographiques de cette époque, Binot sait-il qu'il a abordé au Brésil ?

Le récit du voyage aller de Binot

« 1 Disent outre que partis, la mer afflorée de vent nord-est propice, en dix huit jours ou environ parvinrent aux îles Canaries, qui sont terres hautes, surtout celle de Tenerife, entre laquelle et Gomarre passèrent sans sy arrêter, allant delà quérir la Barbarie, cotoyant le dit pays, qui est sur terres basses et rases campagnes.

2 De barbarie furent quérir les îles du Cap Vert, pleine de monts et rocs, habitués demeurant Portugallois, qui là font leur principal trafic de cabretes*, dont les distes îles abondent.

Et outre passés, parvinrent à la grande terre du dit Cap Vert, pays à Maures, qui troquèrent avec ceux de la navire, du couchou*, manière de riz, des poules noires, et autres victuailles, pour fer, rasades, et telles babioles ; dont fut ladite navire rafraîchie, ensemble d'eau, et nettoyée de sapinettes ; ci ayant pour ce demeuré dix jours.

3 Item disent qu'eux remis en mer, la vigile* Saint Laurent fut arrêté de prendre cours loin de la côte d'Afrique, pour éviter les dangers et pestilence de cette côte. Et avaient lors vent assez favorable, qui continua bien six semaines ; fors que parfois s'élevaient des tourbillons en temps serein qui tourmentaient fort, mais ne duraient guère. Et aussi étaient incommodés de pluies puantes, qui tachaient les habits ; chutes sur la chair, faisaient venir bibes* ; et étaient fréquentes.

4 Item disent que la ligne de l'Equateur fut par eux outrepasée le douzième de septembre ; et virent tant deça que delà, à l'aller et revenir, des poissons volant par bandes comme feraient en France étourneaux, ayant ailes comme des souris-gaudes* et approchant en grosseur d'un hareng blanc ; plus se voient les dorées, marsouins et autres poissons, dont les matelots faisaient prises et chaudière.

5 Et lors commença en la navire le mal de mer, dont bien les deux tiers de l'équipage fut affligé ; et en moururent le sieur Coste d'Harfleur qui de curiosité venait au voyage, Pierre Estienvre et Louis le Carpentier d'Honfleur, Cardot Hescamps, artillier de Pont Audemer, Marc Dugeon de Breuil, et Philippe Muris de Touques.
Et dès lors se commençait à conduire* par la Croisée de l'autre pôle.

6 Item disent que huit jours après la Toussaint virent flottant en mer de longs et gros roseaux avec leurs racines, que les deux Portugallois disaient être le signe du cap de Bonne Espérance, qui leur fit grande joie ; et parce qu'ils ne voyaient les oiseaux dits Manches de velours, estimaient la navire faire cap bien au dessus dudit Cap ; comme aussi de ce que sentaient un froid plus grand.

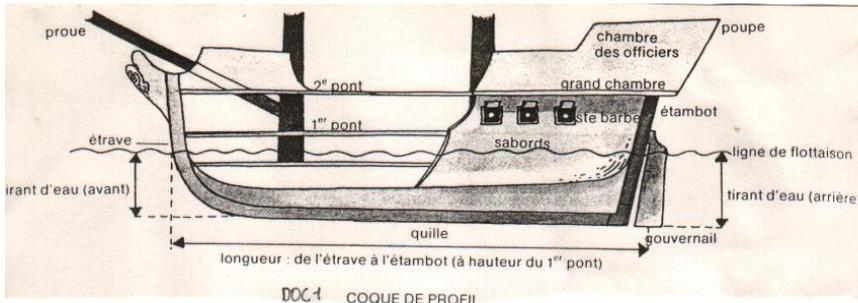
7 Disent que lors commencèrent à avoir temps et vent contraire, si que par après* de trois semaines n'avancèrent guère. Et leur mourut Colin Vasseur, leur principal pilote, d'apoplexie subite ; qui fut la grande perte du voyage. Et fut le dit malheur suivi d'autres, savoir de rudes tourmentes, si véhémentes, que contraints furent laisser aller, par aucuns jours, au gré de la mer, à l'abandon ; et perdirent leur route ; dont étaient fort affligés, pour besoin qu'ils avaient d'eau, et se rafraîchir en terre.

8 Disent que la tourmente fut suivie d'aucuns calmes, si qu'avançaient-ils si peu. Mais Dieu les reconforta ; car ils commencèrent à voir plusieurs oiseaux venant et retournant du côté sud, ce qui leur fit penser que de là ils n'étaient éloignés de terre : pour quoi, jaçoit* qu'aller là fut tourner le dos à l'Inde orientale, nécessité ci fit tourner les voiles ; et le cinq janvier découvrir une grande terre, qu'ils ne purent aborder que l'assoissant* du lendemain, obstant un vent de terre contraire ; et ancèrent à bon fond.

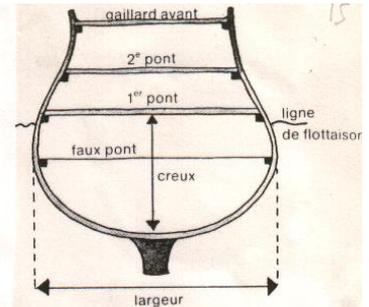
Et dès le dit jour aucuns de l'équipage furent en terre reconnaître ; et dès le matin suivant fut envoyée la barge ranger la côte pour trouver port, et revint l'après-midi ; et conduisit le navire dans une rivière qu'elle avait trouvée, qui est quasiment comme celle de l'Orne. »

- Après de trois semaines : vers le 30 novembre
- Barge : canot, chaloupe.
- Bibes : bubons et ampoules qui se développent sur la peau.
- Cabrete : chèvre.
- Chaudière : cuisson et fonte de la graisse dans un chaudron.
- Couchou : forme ancienne du mot couscous.
- Conduire par la croisée de l'autre pôle : se diriger sur la Croix du Sud
- Dorée : daurade.
- Jaçoit que : bien que.
- L'assoissant : la soirée.
- Mal de mer : ici le scorbut.
- Manche de velours : le fou dactylatte au plumage blanc avec lequel contrastent les remiges d'un noir velouté, est très commun dans l'Atlantique sud, notamment sur l'île d'Ascension.
- Ranger : longer.
- Souris-gaudes : chauve-souris. Les dactyloptères de l'Atlantique (exocets) ont des pectorales très vastes qui leur permettent de s'élever jusqu'à un mètre au dessus de l'eau, comme avec des ailes.
- Vigile : veille.

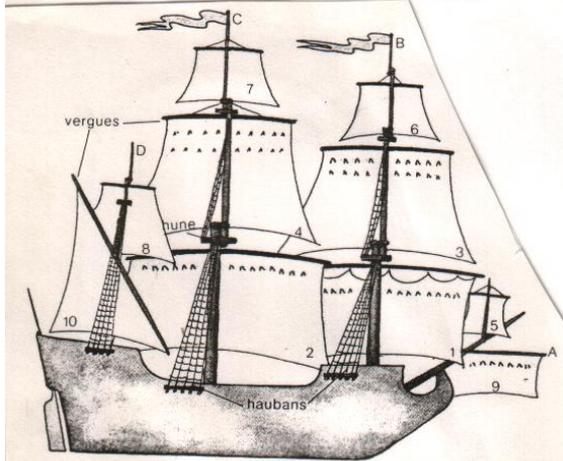
à l'é



DOC 1 COQUE DE PROFIL



DOC 2 COUPE TRANSVERSALE DE LA COQUE



DOC 3

VOILES

voiles de propulsion

- 1. pacfi
- 2. grand-voile
- 3. petit hunier
- 4. grand hunier

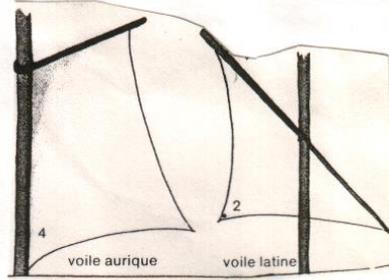
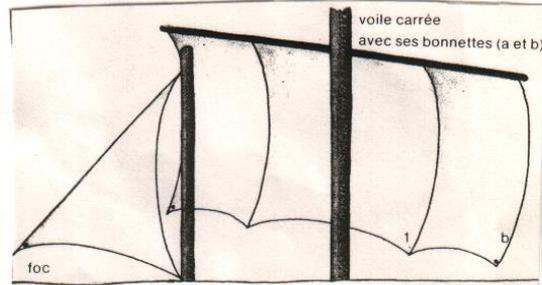
5, 6, 7, 8 : perroquets (de beaupré, de misaine, grand perroquet, de fougue ou d'artimon).

voile pour faire abattre

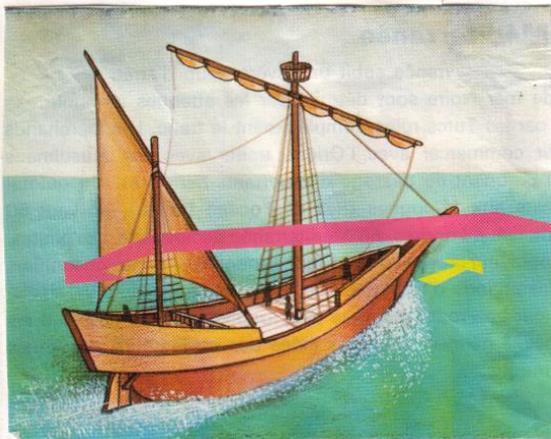
- 9. civadière
- voile pour faire lofer et virer
- 10. artimon

MÂTS

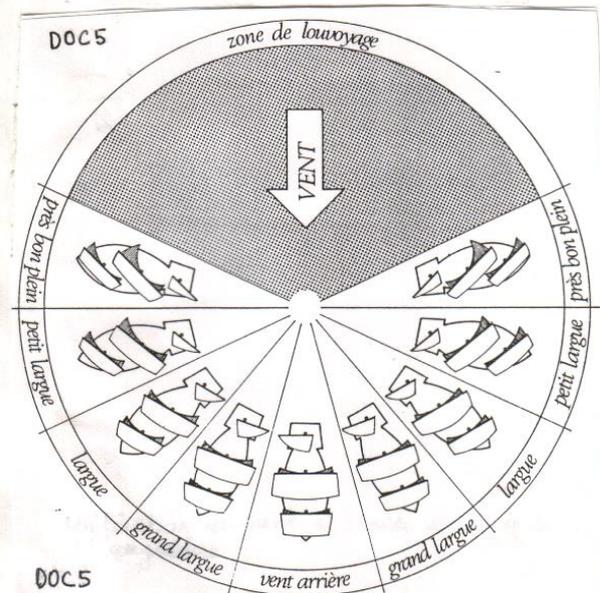
- A. de beaupré
- B. de misaine
- C. grand mât
- D. d'artimon



DOC 4 Les types de voiles



DOC 6



DOC 5

Doc 1 et 2 Morphologie d'une coque.

Doc 3 et 4 Le gréement.

Doc 5 et 6 Comment utiliser le vent?

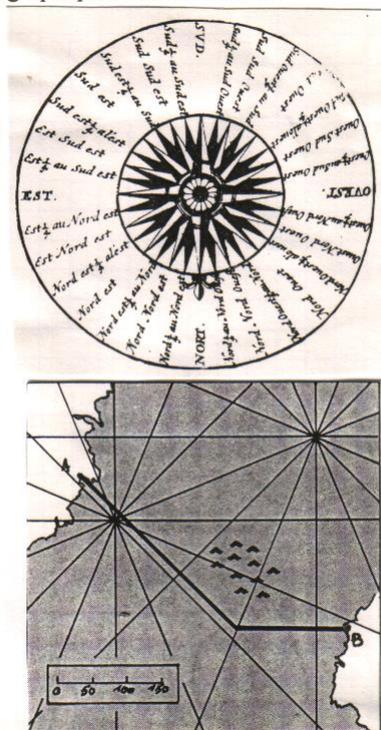
Les principes de la navigation au XVIe siècle

(Documents extraits du n° 6075 de la documentation photographique cité en référence dans la bibliographie).

1) La navigation à l'estime.

DOC 1 La boussole ou compas de marine.

Aiguille aimantée indiquant le nord magnétique. Montée sur pivot elle tourne dans un boîtier sur « une rose des vents » traditionnellement divisée en 32 quarts ou rhumbs.



DOC 2 Représentation simplifiées d'un portulan avec un trajet théorique de A à B.

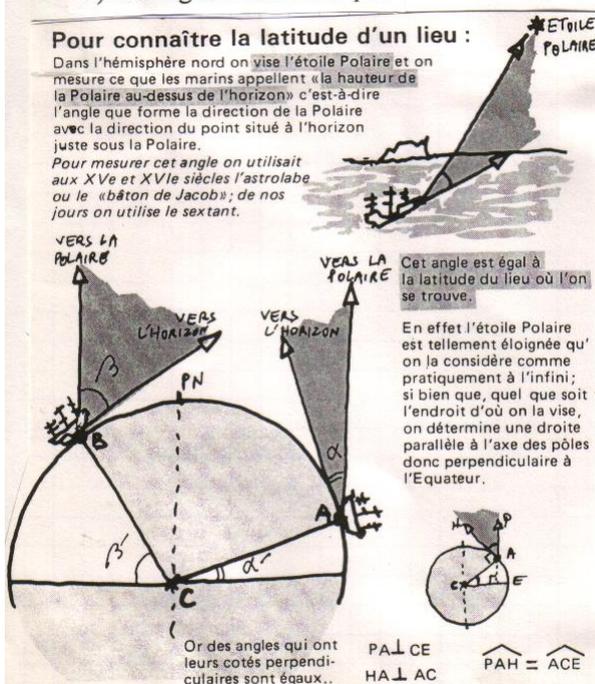
Jusqu'au milieu du XVIème s. les cartes marines sont construites sur un réseau de rhumbs dessiné par plusieurs « roses des vents » disposées en divers points de la carte. Elles comportent une échelle en milles. Pour aller de A à B le pilote sait qu'il devra faire 300 milles au S.E. puis 150 à l'est.

2) La navigation astronomique.

Pour connaître la latitude d'un lieu :

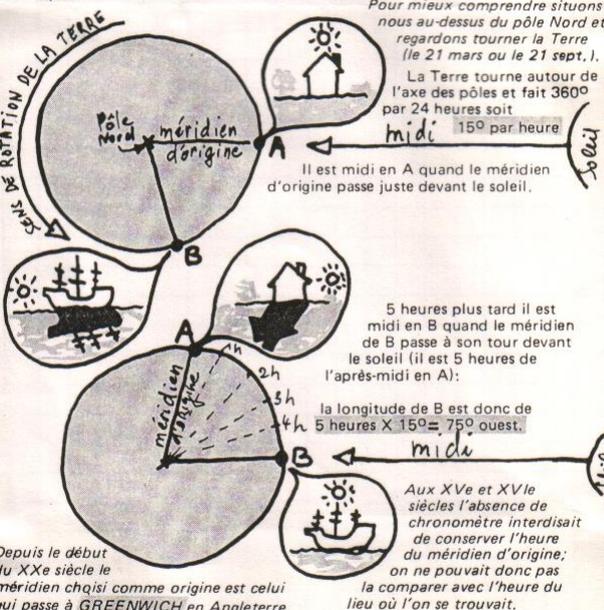
Dans l'hémisphère nord on vise l'étoile Polaire et on mesure ce que les marins appellent « la hauteur de la Polaire au-dessus de l'horizon » c'est-à-dire l'angle que forme la direction de la Polaire avec la direction du point situé à l'horizon juste sous la Polaire.

Pour mesurer cet angle on utilisait aux XVIe et XVIIe siècles l'astrolabe ou le « bâton de Jacob »; de nos jours on utilise le sextant.



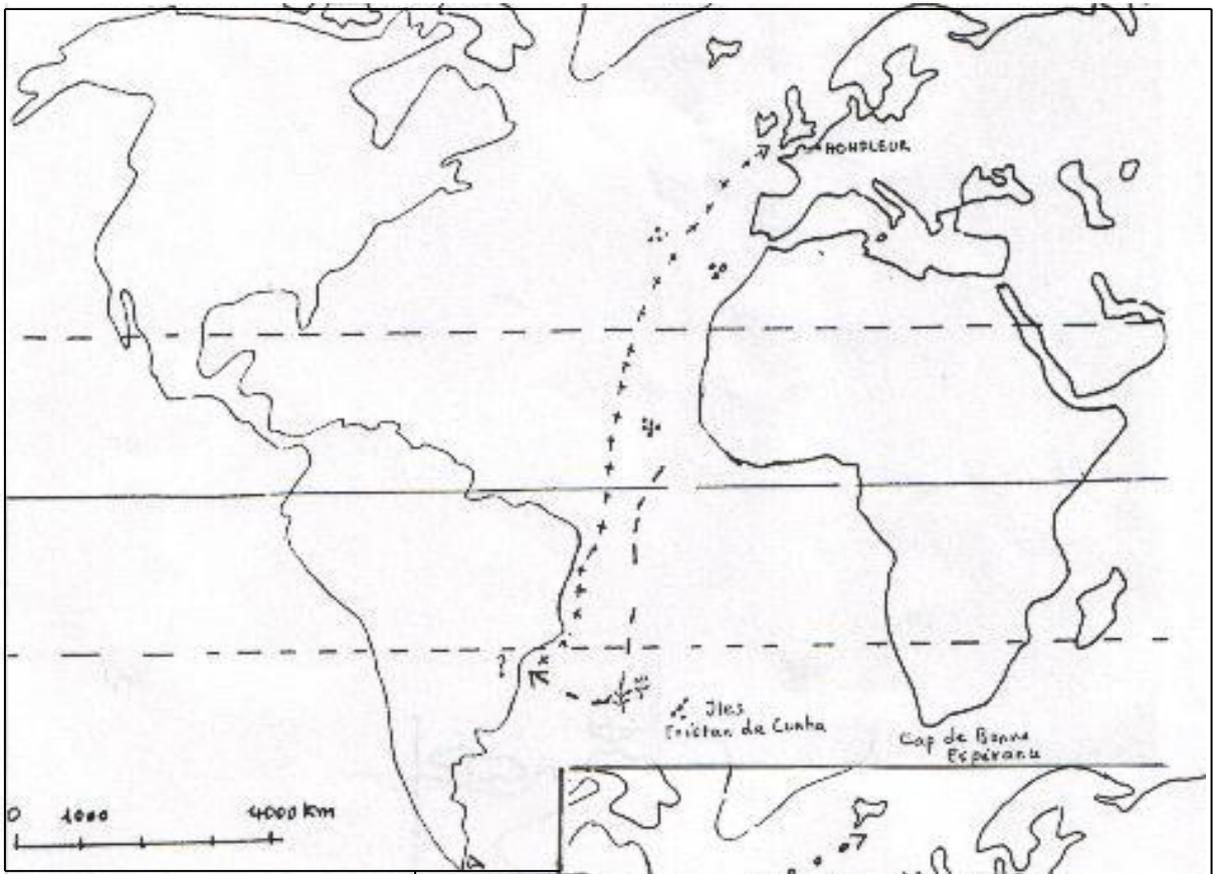
Pour connaître la longitude d'un lieu :

On trouve la longitude d'un lieu en comparant l'heure de ce lieu avec celle du méridien choisi comme origine : la longitude correspond à la différence d'heure entre les deux



N.B. Dans l'hémisphère sud on utilise la Croix du Sud et non l'Etoile Polaire pour calculer la latitude.

Traverser l'Atlantique

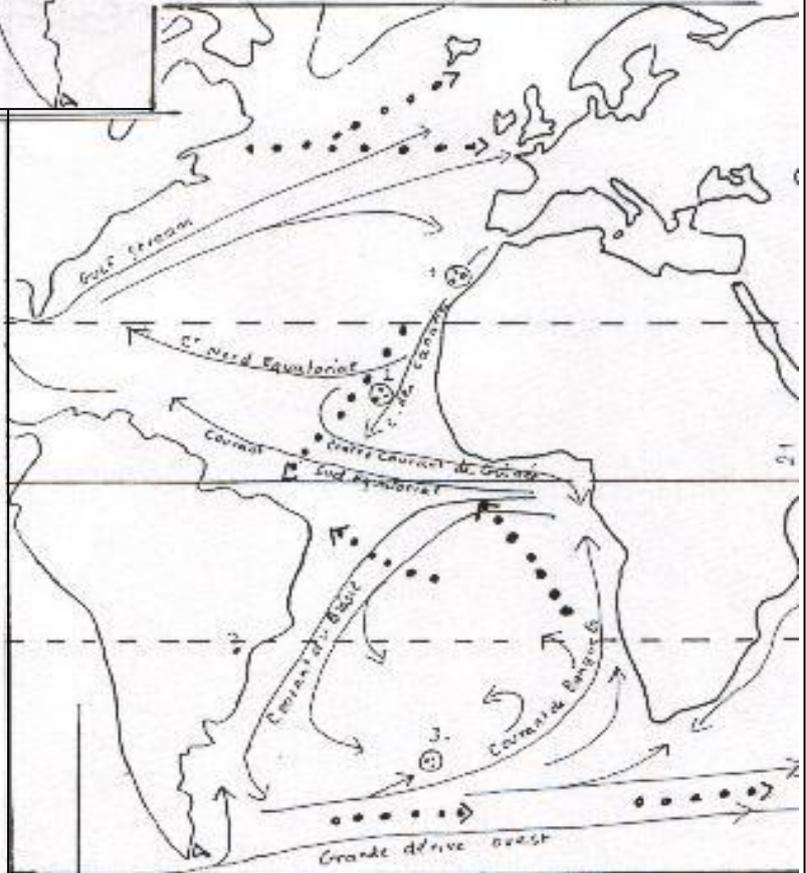


Doc 1 Carte du voyage de Binot à compléter

Doc 2 Courants marins et vents dans l'Atlantique

→ Courant marin

.....→ vents dominants



Éléments de correction à usage du professeur

I B La visite du manoir

La cour manoriale et ses abords

- 1) le nord est à gauche (utiliser une boussole) ; l'échelle du plan peut être calculée simplement à partir des dimensions du manoir : 13m sur 7,5 m environ soit environ 100 m² au sol.
- 2) 1 : logis ; 2 : étable ; 3 : grange ; 4 : pressoir ; 5 : le fournil ; 6 : l'écurie.
- 4) Ce sont des constructions en pans de bois, avec pour certains une couverture en chaume, souvent victimes d'incendies. La dispersion des bâtiments permet de limiter les risques.
- 5) La céréaliculture associée à l'élevage (étable et grange). Les parcelles sur le plateau étaient emblavées tandis que les pâturages étaient situés dans les vallons.

Le manoir

A - Présentation de son aspect extérieur

Edifice de plan rectangulaire à un étage plus comble recouvert d'un toit élancé à deux pans. Sa façade principale est éclairée par deux fenêtres à meneaux, disposées de chaque côté d'une tour d'escalier surmontée d'un oriol.

Le rez-de-chaussée présente un appareillage de pierres calcaires et de silex en damiers irréguliers; il est flanqué de contreforts aux angles.

L'étage à pans de bois offre un encorbellement modéré sur la façade Est, plus accentué sur la façade ouest. De ce côté, l'étage est doté d'une galerie de circulation en débord d'environ un mètre au-dessus du rez-de-chaussée.

Ce manoir présente deux particularités par rapport aux constructions de la même époque :

- La tour d'escalier est située sur la façade principale et non sur la façade arrière, ce qui ne lui permet pas de donner accès à la galerie de circulation au premier étage. Cette dernière n'a donc aucune fonction de distribution.
- Le pan de bois du premier étage est probablement un substitut, pour des raisons économiques, de la pierre initialement prévue. Deux indices permettent de la penser : la présence des contreforts au rez-de-chaussée (sans utilité dans le cas d'un étage à pans de bois) et l'amorce de l'angle droit des assises supérieures sur le glacis surmontant les contreforts.

B – Présentation des aspects intérieurs

Le rez-de-chaussée comporte deux pièces :

- au sud, la grande salle dont les proportions sont réduites par un cloisonnement tardif. Elle dispose d'une majestueuse cheminée dont le manteau repose sur deux piédroits à deux colonnettes ;
- - au nord, une pièce plus petite dont le sol conserve ses dalles en pierre. La fonction de cette pièce est incertaine. Elle occupe une place qui celle de la cuisine mais certains indices permettent de douter de cet usage (notamment l'absence de traces noires sur les pierres de la cheminée)

Le premier étage se partage en deux chambres de dimension inégale :

- Une grande chambre au sud, qui a été mutilée de sa cheminée monumentale.
- Celle du nord, plus petite, a conservé sa cheminée avec ses piédroits à colonnettes.

Les deux chambres ouvrent d'un côté sur le palier de l'escalier et de l'autre, sur la galerie. Les fenêtres n'étaient pas à l'origine garnies de vitres. Elles étaient fermées par des volets de bois qui coulissaient dans les rainures verticales dans les poteaux d' huisserie.

I C Le port de Honfleur au début du XVI^{ème} siècle

A) A la recherche des limites du port ancien dans la topographie urbaine contemporaine.

- 1) Le quartier qui est enclos sur le plan d'Honfleur au XVI^{ème} siècle correspond sur la photographie à celui qui est délimité par le quai où sont accostés les bateaux de plaisance, le cours planté de marronniers à droite et les quais de l'avant port à gauche.
- 2) Le port d'Honfleur offre une bonne position d'abri par rapport aux vents d'ouest dominants. C'est le premier port directement ouvert sur l'estuaire. Il est situé au débouché de riches régions agricoles : le Pays d'Auge et le Perche. Il est à mi chemin de la route littorale qui conduit de Rouen à Caen. Du fait de la richesse agricole des pays environnants, l'avitaillement des navires affrétés pour les voyages au long cours peut être facilement réalisé. De nombreux chantiers de construction et de réparation navale permettent la mise en état des navires.

- 3) Le havre est un port de tête d'estuaire directement ouvert sur le grand large. Il ne connaît pas les problèmes d'envasement et de déplacement des bancs qui rendent parfois l'accès du port de Honfleur difficile.

B) La visite des quartiers portuaires anciens d'Honfleur

Parcours possible.

- Partir de l'entrée de la rue de la ville où se situait autrefois la porte de Rouen. Sur la gauche, face à la place Thiers un vestige des anciennes fortifications est encore visible.
- Emprunter la rue de la ville en direction de la place A. Boudin occupé jusqu'en 1808 par l'église Notre Dame des Vases dont il subsiste l'ancien presbytère, maison à pans de bois récemment restaurée à usage d'hôtel.
- Prendre à gauche la rue des petites boucheries (ruelle dont l'entrée fait face aux greniers à sel.) Sur la droite vous avez les anciennes échoppes des bouchers puis l'entrée de la cour du manoir de Roncheville dont le sous-sol et le rez-de-chaussée datent de la fin du XV^{ème} siècle. Cet édifice est l'ancienne résidence des gouverneurs d'Honfleur sous les règnes de Charles VII et de Louis XI. Il comportait un étage à pans de bois qui sera remplacé ultérieurement par un étage en pierre au début du XVII^{ème} siècle.
- Poursuivre par la rue de la prison en passant devant le chevet de l'église Saint Etienne ; sur la gauche vous passez devant le portail de la cour de la prison du vicomte de Roncheville, puis une grande maison à pans de bois en encorbellement construite au début du XVI^{ème} siècle et qui n'a subi que des remaniements limités. L'église Saint Etienne a été édifiée pendant la Guerre de cent ans en remplacement de Saint Etienne des Près située hors les murs et détruite au cours du premier siège subi par Honfleur au début du conflit. ; elle est achevée pendant l'occupation anglaise de la ville.
- Vous arrivez devant le quai Saint Etienne qui bordait le havre du dedans (beaucoup plus petit que l'actuel Vieux Bassin réalisé à la fin du XVII^{ème} siècle.) Longer le quai en direction de la porte de Caen appelée depuis le XVII^{ème} siècle La Lieutenance ; celle-ci s'ouvre sur la rue haute par la place Hamelin dénommée respectivement depuis le début du XVI^{ème} siècle Perroy de la mer et place de la Fontaine Bouillante.
- Les fonctions des vestiges conservés étaient, selon les cas, militaires, religieux, politiques, commerciaux ou résidentiels. Utiliser des couleurs différentes pour les indiquer sur le plan.

I – La préparation de l'expédition

A)

- 1) Aller aux Indes orientales pour rapporter en France des épices et des productions artisanales exotiques de grande valeur :

- épices : poivre, safran, gingembre, cannelle, noix de muscade, clou de girofle
- productions artisanales : porcelaines, paravents, pièces de soie.....

En 1487, Bartholomé Diaz, en contournant l'Afrique par le cap de bonne Espérance ouvre au commerce portugais une nouvelle route maritime permettant d'établir des contacts directs avec les Indes orientales sans passer par l'intermédiaire des musulmans. Lisbonne devient la plaque tournante en Europe de ce commerce particulièrement lucratif pour les négociants et pour l'Etat lusitanien.

Le projet de Binot est de nature commerciale et non scientifique ; il ne se propose pas de découvrir une nouvelle route ou de nouvelles terres mais de se passer de l'intermédiaire des Portugais pour acheter des denrées précieuses en Inde.

- 2) Les relations commerciales entre les ports normands et portugais sont très anciennes. Les Normands exportent vers le Portugal des étoffes et du blé. Ils servent également d'intermédiaires dans les transactions commerciales du Portugal avec les autres pays du Nord de l'Europe. Du Portugal, les Normands importent des oranges, des raisins, du vin, du sel, du sucre et naturellement des épices. Les commerçants portugais bénéficient de privilèges dans les ports de l'estuaire de la Seine depuis le début du XIV^{ème} siècle.
- 3) Parce qu'ils connaissent la route des Indes. Ils ont probablement participé à quelques expéditions commerciales de découverte : celles de Vasco de Gama ou de Cabral dont le retour a eu lieu peu de temps avant l'arrivée de Binot à Lisbonne.
- 4) En formant une société. La nature du contrat qui a été passé avec ses partenaires financiers n'est pas précisée dans la relation. Le principal type de contrat, à cette époque, pour un bâtiment allant au long cours est le contrat d'association dit de tiercement. Le navire est considéré en trois parties : bourgeoisie, équipage, et avitaillement. Chaque partie peut être souscrite par une ou

plusieurs personnes : le ou les bourgeois qui louent le navire et le rendent en bon état ; le ou les victuailleurs qui fournissent vivres et marchandises, poudres et menus ustensiles comme lanternes, gamelles, coffres de chirurgien ; le ou les maîtres qui recrutent et rémunèrent les compagnons ou mariniers.

- 5) 120 tonneaux. Il ne s'agit pas des tonneaux de jauge brute de 2,83 m³, unité de volume anglaise adoptée à la fin du XIX^{ème} siècle mais d'une unité valant 2000 livres. Un chalutier breton valant 2000 livres.
- 6) 60 marins soit 1 pour 2 tonneaux, ce qui est la norme.
- 7)
 - Des armes : armes blanches et à feu pour pouvoir faire face à des agressions, au cours du voyage, de la part des corsaires ou des pirates. Les mers ne sont pas sûres
 - Du matériel pour réparer les agrès
 - Des denrées alimentaires qui se conservent. Il faut prévoir de longues étapes en mer sans pouvoir faire escale. Lors des voyages vers les Indes au XVI^{ème} siècle on embarque pour 8 mois de vivres et de vin, pour 4 mois d'eau, soit 850 kg par équipage
 - Des marchandises destinées à être vendues et échangées ; de l'argent aussi car s'il est abondant que l'or en Europe, il y est plus rare que l'or en Indes au XVI^{ème} siècle, ce qui permet de spéculer en jouant sur les différences de ratio.

Les marins se font administrer les sacrements. La raison en est donnée par Binot ; : il n'y a pas de prêtre à bord. Les marins prennent leur disposition pour assurer la survie de leur âme avant de partir pour une expédition longue et dangereuse.

B)

- 1) Le quai Saint Etienne devant l'église saint Etienne.
- 2) Les différentes parties de la coque et du gréement : 1 – la coque ; 2 – proue ; 3 – poupe avec château arrière ; 4 – grand mât ; 5 – mât de misaine ; 6 – mât d'artimon ; 7 – mât de beaupré ; 8 – voile latine ; 10 – voile carrée, grand voile.
- 3) 3) Un nao, dérivé de la caravella retonda
- 4) 4) Elle est plus rapide car sa coque est plus élancée et sa voilure plus importante. Il a de meilleures qualités manœuvrières.

III)

A)

- 1) Les Iles Canaries : il passe entre l'île de Tenerife et celle de Gomarre.
- 2) La côte de Barbarie.
- 3) La terre du Cap Vert après être passé devant l'île du Cap Vert.
- 4) Le 9 août, vigile Saint Laurent, il décide de prendre cours loin des côtes de l'Afrique, c'est à dire de mettre le cap vers le sud-ouest.
- 5) Non, il souhaite également continuer de bénéficier des vents alizés. Il peut ainsi naviguer par allure large ou grand large au lieu de louvoyer. Puis il peut aussi utiliser le courant du Brésil qui se dirige vers le sud. Arrivé aux latitudes moyennes, il pense pouvoir gagner facilement le cap de bonne Espérance en utilisant les vents d'ouest. il s'agit de faire la deuxième boucle de la « double volta » initiée par Vasco de Gama, que reprendra Cabral et qui le conduira, à cause d'une tempête à découvrir le Brésil cinq ans avant que Binot aborde cette terre pour les mêmes raisons.
- 6) Le 12 septembre.

B)

- 1) Le scorbut.
- 2) Parce qu'à cette époque les navigateurs ne disposent pas du chronomètre. Par contre ils peuvent calculer approximativement la latitude avec l'astrolabe.
- 3) Les indices fournis par l'observation de la faune et de la flore marine. Ils ne peuvent être interprétés que par l'expérience des marins qui ont participé à des expéditions maritimes et ont suivi une route semblable.
- 4) Pour identifier sur le calendrier les journées, ils se fondent sur la succession des périodes diurnes et nocturnes.

C)

- 2) Six mois et 11 jours, de la saint Jean Baptiste 1503 au 5 janvier 1504.
- 3) Oui. Pour les raisons évoquées en A 5 ; dès 1502 le planisphère d'Albert Cantino le mentionne.

Bibliographie indicative

1) Récit du voyage de Binot Paulmier de Gonneville (texte original et commentaires)

M. d'Avezac

Relation authentique du voyage du capitaine Gonneville es nouvelles terres des Indes.

Paris, Challamel Aîné, libraire éditeur.

Leyla Perrone Moises

Le voyage de Gonneville (1503 – 1505)

Editions Chandeigne.

2) Le port de Honfleur au début de l'époque moderne

C. Bréard

Notes historiques sur Honfleur

Gérard de Monfort, éditeur.

C. Bréard

Vieilles rues, vieilles maison de Honfleur

Société d'Ethnographie et d'Art populaire « Le Vieux Honfleur ».

P. Lelièvre

Honfleur : port et littoral de la Renaissance à l'an 2000

Catalogue de l'exposition du Musée Eugène Boudin : « la vocation maritime de Honfleur »

Honfleur, 2000.

3) Commerce maritime et grandes découvertes.

M. Mollat

Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Age (1400 – 1541)

Paris, Plon, 1952.

Michel Fontenay

Les Grandes Découvertes

La documentation photographique n° 6075