



**HAL**  
open science

## **DicoMarine - Introduction : Les dictionnaires de marine : des outils linguistiques au service des marins ?**

Elisabeth Ridel

### ► **To cite this version:**

Elisabeth Ridel. DicoMarine - Introduction : Les dictionnaires de marine : des outils linguistiques au service des marins ?. 2015. hal-01206813

**HAL Id: hal-01206813**

**<https://hal.science/hal-01206813>**

Preprint submitted on 29 Sep 2015

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



## Les dictionnaires de marine : des outils linguistiques au service des marins ?

Élisabeth RIDEL

### Introduction

La langue des marins est une langue bien vivante, parce qu'elle a sa propre histoire et qu'elle s'inscrit dans l'Histoire. Dès le XII<sup>e</sup> siècle, des textes narratifs rédigés en ancien français nous informent de son usage qui, s'il n'est pas encore bien fixé, témoigne d'une nomenclature propre aux marins. Cette langue technique va non seulement s'adapter aux changements intervenus au fil des siècles en architecture navale, mais suivra aussi l'évolution sociale des populations maritimes. Loin de former une classe professionnelle unique, ces populations, appelées plus couramment « gens de mer », comportent de multiples métiers avec leurs vocabulaires distinctifs. Au fur et à mesure que l'on a pris conscience qu'il existait une terminologie particulière aux gens de mer, des hydrographes, des mathématiciens, des officiers de marine se sont faits lexicographes, en collationnant et en expliquant le lexique maritime, d'abord sous la forme de glossaires, pour aboutir progressivement à un genre nouveau et autonome au sein de la lexicographie : le dictionnaire de marine.

Dans le cadre des relations internationales et de la multiplication des voyages aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, la traduction des dictionnaires de marine semble inévitable, l'exemple le plus abouti du genre étant le dictionnaire du capitaine Paasch, *De la quille à la pomme de mâât* (Anvers, 1885), qui présente une nomenclature notionnelle extrêmement riche en trois langues (anglais, français, allemand). S'il pourrait paraître évident que de tels dictionnaires s'adressent surtout aux marins, qui évoluent effectivement dans un univers géographique et géolinguistique très vaste, cette évidence ne va pas forcément de soi. Nous verrons qu'à l'origine les dictionnaires de marine, qu'ils soient monolingues ou bilingues, n'étaient pas tous destinés aux marins et n'ont d'ailleurs pas toujours été rédigés par des marins. Il convient donc de s'interroger sur l'usage de ces dictionnaires : pour qui et pour quoi ont-ils été conçus ?

### La langue des marins : une histoire de mots, de marins et de mers...

Afin d'illustrer notre propos<sup>1</sup>, nous partirons d'une citation d'un professeur de mathématiques et d'hydrographie, Charles Romme, qui a exercé ses fonctions au port de Rochefort et qui a écrit un *Dictionnaire de la Marine française* en 1792. Voici ce qu'il dit dans sa préface à propos du vocabulaire maritime<sup>2</sup> :

« [...] qu'on considère dans quel ordre de choses sont placés les habitans des mers ? Qu'on jette les yeux sur ces vaisseaux totalement différens des habitations terrestres, soit dans leur forme, soit dans leur architecture, soit dans la manière de les bâtir, soit dans celle de les décorer ? Qu'on analyse toutes les parties de ces masses, si imposantes par leur grandeur et par leur

<sup>1</sup> Cet article est le fruit d'une communication donnée au congrès international *Un dictionnaire... Pourquoi ? Comment ? Pour qui ?*, qui s'est tenu à l'Université de Cergy-Pontoise du 10 au 12 juin 2009 et qui avait été organisé par le laboratoire Lexique, Dictionnaires, Informatique (UMR 7187) sous la direction de Jean Pruvost et d'Annie Mollard-Desfour.

<sup>2</sup> Ch. ROMME, *Dictionnaire de la Marine française, avec figures*, 2<sup>e</sup> éd. revue et corrigée, Paris, Barrois l'aîné, 1813, p. IV.



destination ? Qu'on suive leurs traits dessinés sur des plans, le travail des charpentiers qui les préparent dans les chantiers, et de ceux qui les établissent dans leurs places respectives à bord des vaisseaux qu'elles servent à composer ? Qu'on examine tous les préparatifs qui deviennent nécessaires, pour exécuter une navigation aussi sûre que prompte, quelle que puisse être son étendue ? Ces cordages, ces voiles, ces vergues, ces mâts, ces ancres, ces poulies, etc. et ensuite ces règles et ces préceptes si variés, soit pour charger les vaisseaux, soit pour les gréer, pour les mouvoir, soit pour les conduire à une destination déterminée ? Qu'on parcoure enfin les nombreux ateliers des ports, les distributions intérieures et multipliées des vaisseaux, et qu'on fasse l'énumération de cette foule d'objets qui appartiennent exclusivement à la marine ? On jugera du nombre immense de termes qui sont propres uniquement à la langue des marins. »

À la lecture de cette longue citation, on peut mesurer à quel point l'étendue notionnelle du lexique maritime est vaste. La langue des marins est à la fois une langue professionnelle qui englobe plusieurs métiers, comme ceux de charpentier, de voilier, de navigateur ou de pêcheur, une langue technique lorsqu'il est question de décrire les embarcations, leur architecture et leur mode de propulsion, et une langue scientifique quand il s'agit de naviguer (on y trouve des termes d'hydrographie, d'astronomie et de géographie). Voici ce que donnerait un classement de ce lexique par champs sémantiques :

- *Les embarcations*

- Les types : navires de guerre (galères, vaisseaux de ligne), navires de charge (gros porteurs, petits caboteurs), bateaux de pêche (type variant selon le type de pêche associée et l'origine géographique), embarcations fluviales (monoxyle, chaland),
- L'architecture : charpente axiale (montage sur sole ou sur quille), charpente externe (construction à franc-bord ou à clin), charpente interne, aménagements divers (ponts, superstructures...),
- La propulsion et la direction : voile (gréement dormant, gréement courant), aviron, vapeur, moteur diesel, appareil de gouverne (gouvernail axial, d'étambot).

- *La navigation*

- L'état de la mer (marées, courants),
- Les vents,
- Les écueils,
- Le balisage.

- *La pêche<sup>3</sup>*

- La pêche en mer,
- La pêche du bord de mer (pêche à pied, pêcheries),
- Le matériel (hameçons, harpons, lignes, filets),
- Les espèces halieutiques.

- *Le littoral et les infrastructures portuaires*

- Le port,
- L'arsenal,
- Les corderies.

---

<sup>3</sup> Les enquêtes effectuées au début du XVIII<sup>e</sup> siècle par François Le Maçon du Parc, commissaire du roi, sur le littoral français comportent une quantité incroyable de termes techniques alors en usage sur nos côtes ; la variété de la nomenclature des engins de pêche (notamment des filets) est particulièrement saisissante. Ces enquêtes sont conservées au Fonds marine des Archives nationales.



- *Le droit maritime*

- Le droit relatif à la navigation,
- Le droit relatif au commerce,
- Le droit relatif aux épaves.

- *Les hommes*

- Les marins (officiers, matelots, marins-pêcheurs...),
- Les constructeurs (charpentiers, voiliers, gréeurs),
- Le personnel des ports,
- Les pêcheurs à pied (tendeurs de basse-eau...).

Toute classification est forcément arbitraire et imparfaite, mais cette répartition par champs sémantiques a l'avantage de nous montrer que le lexique maritime n'est pas seulement réduit au marin et à son bateau, il concerne un monde très vaste qui englobe toutes les activités en rapport avec la mer. Ce lexique n'est pas cloisonné, malgré les spécialités professionnelles qui existent au sein des gens de mer. Par exemple, un pêcheur qui partait pêcher en mer (d'où l'appellation de marin-pêcheur), au XIX<sup>e</sup> siècle, employait plusieurs vocabulaires en rapport avec ses diverses activités : un vocabulaire de marin, parce que pour capturer le poisson en pleine mer, il fallait savoir manier un bateau (savoir notamment, à cette époque, manœuvrer voiles et cordages en fonction du vent et de la mer), un vocabulaire de pêcheur parce que le marin devait connaître les techniques de pêche employées à bord d'un bateau, un vocabulaire de charpentier quand il devait réparer son bateau si celui-ci lui appartenait. Cette diversité lexicale était d'autant plus perceptible à bord des grands voiliers aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, qu'ils soient de guerre ou de commerce, que les équipages étaient formés d'un personnel navigant exerçant plusieurs professions : des hommes dits « manœuvriers », chargés d'orienter le gréement, afin d'assurer au navire sa bonne marche, et qui représentaient le gros de l'équipage, des officiers responsables de la navigation et des hommes, des charpentiers chargés de l'entretien du navire, des canonniers quand celui-ci était armé pour la guerre, des écrivains qui exerçaient la fonction de comptable et qui géraient le matériel et les vivres à bord, des cuisiniers... Dès le Moyen Âge, nous disposons de sources<sup>4</sup> qui attestent l'existence d'une microsociété à bord des navires, utilisant un lexique qui lui est spécifique. Plus les navires vont se diversifier et se complexifier, tant au niveau de leur structure architecturale, de leur mode de propulsion que de leur fonction, plus le personnel navigant constituera une société elle-même complexe, que reflétera un lexique qui décrit sa catégorisation professionnelle et hiérarchique<sup>5</sup>.

Toutefois, bien que partagé par la plupart des gens de mer, le lexique maritime n'est pas toujours homogène. Il peut, en effet, varier selon le domaine socioprofessionnel : on parle, par exemple, de *commandant* dans la marine de guerre, là où on emploie plutôt le terme de *capitaine* dans la marine de commerce et celui de *patron* chez les marins-pêcheurs. Tandis qu'à bord des grands voiliers, ce lexique va peu à peu se codifier, les marins-pêcheurs utiliseront des vocabulaires qui leur sont propres, parce que teintés de

---

<sup>4</sup> Ce sont des sources relatives au premier arsenal de France, le Clos des galées de Rouen, qui s'échelonnent du XIII<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle : Ch. BRÉARD, *Le Compte du Clos des galées de Rouen*, Rouen, Cagniard, 1893 ; A. MERLIN-CHAZELAS, *Documents relatifs au Clos des galées de Rouen et aux armées de mer du roi de France de 1293 à 1418*, Paris, Bibliothèque nationale (Collection de documents inédits sur l'histoire de France, vol. 11 et 12), 1977-1978, 2 t.

<sup>5</sup> É. RIDEL, « L'évolution du vocabulaire de l'équipage du Moyen Âge à la Renaissance (XI<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècle) », in *Gens de mer au travail*, Ch. Boutin, J.-L. Lenhof et É. Ridet (dir.), Caen, Université de Caen-MRSH, p. 124-126 et Annexe 3.



dialectalismes de leur région. Il faut aussi savoir que jusqu'au XVI<sup>e</sup> siècle, le lexique maritime était divisé en deux grandes zones géolinguistiques : les marins du Ponant, c'est-à-dire des côtes de la mer du Nord, de la Manche et de l'Atlantique, employaient un lexique issu des dialectes de langues d'oïl caractérisé par un apport essentiellement germanique, alors que les marins du Levant, originaires des littoraux languedocien et provençal, usaient d'un lexique maritime occitan, enrichi de nombreux emprunts aux langues parlées autour de la Méditerranée, et notamment celles en provenance d'Italie. Ce n'est qu'à partir du XVII<sup>e</sup> siècle, après des transferts techniques et des échanges linguistiques entre le Ponant et le Levant, que se dégagera une terminologie française propre aux vaisseaux et aux galères<sup>6</sup>.

Outre sa diversité sémantique liée aux différents métiers pratiqués, à la variété des fonctions exercées et à l'espace géographique d'origine, le lexique maritime se caractérise également par des particularités lexicales, qui font que le vocabulaire maritime n'est pas toujours accessible aux néophytes. On trouvera en effet :

- des mots de la langue commune employés de manière spécifique (on dit « *mouiller* une ancre » ; « *raidir* un cordage » et non « tendre un cordage »),
- de nombreux mots d'origine étrangère (en particulier d'origine francique, scandinave, néerlandaise, italienne, anglaise, etc.),
- des mots construits par dérivation à partir d'un seul terme technique (par exemple à partir de *bouline*, on a créé *bouliner*, *boulinage*, *boulinier*, *boulinette*),
- des emplois grammaticaux spécifiques (« naviguer *au plus près* », « faire route *vent arrière* »).

L'apport étranger au lexique maritime de la langue française est assez important pour que l'on s'y attarde. La langue des marins est probablement la langue de spécialité qui a le plus emprunté. Le lexique maritime est par nature international, car il a pu profiter du voyage des techniques et des hommes. En général les termes techniques passent directement dans la langue emprunteuse avec leur acception maritime. Ce passage lexical, qui s'est effectué de marins à marins, rend de ce fait totalement opaque leur compréhension à des personnes qui n'évoluent pas dans le monde maritime. Par exemple, le terme de gréement *hauban*, qui désigne les forts cordages servant à maintenir le mât latéralement, est issu d'un étymon d'ancien scandinave *höfuðbenda* composé de deux mots, *höfuð*, « tête », et *benda*, « lien », et qui signifie donc « lien du sommet (sous-entendu du mât) ». Il est évident que le sens primitif de ce substantif n'était compréhensible que pour des locuteurs de langue scandinave et qu'en passant en langue d'oïl, il a directement été intégré comme terme technique de marine<sup>7</sup>.

La langue des marins est, par ailleurs, extrêmement mouvante. Si, à première vue, le monde des gens de mer apparaît comme un milieu conservateur, attaché à ses coutumes et ses traditions, en réalité les métiers qui s'y sont exercés ont dû sans cesse répondre aux changements techniques, à l'évolution des écosystèmes et à l'économie. Les gens de mer ont bien évidemment adapté leurs vocabulaires à ces diverses mutations intervenues au fil des siècles : des mots qui désignaient des réalités devenues obsolètes ont été abandonnés, tandis que d'autres ont été empruntés ou créés pour désigner de nouvelles réalités. Ces changements sont particulièrement sensibles au niveau de l'évolution des embarcations. Plus une embarcation a constitué un ensemble architectural complexe,

<sup>6</sup> Ch. VILLAIN-GANDOSSI, « De Robert Estienne à Heinrich Paasch : la place du vocabulaire maritime dans les dictionnaires plurilingues », in *Terminologie maritime : traduire et communiquer*, D. L. Newman et M. Van Campenhoudt (dir.), Bruxelles, Éditions du Hazard, 1999, p. 23.

<sup>7</sup> É. RIDEL, *Les Vikings et les mots. L'apport de l'ancien scandinave à la langue française*, Paris Errance, p. 224.





## DicoMarine

Bibliothèque virtuelle des dictionnaires de marine (17<sup>e</sup>-19<sup>e</sup> siècle)

plus la langue s'est enrichie de termes techniques pour nommer toutes ses pièces. Dans le cas des grands changements techniques intervenus au niveau de la propulsion des navires, le vocabulaire s'est en grande partie renouvelé, comme cela a été le cas lors du passage de la marine à voile à la marine à vapeur, puis au moteur diesel. Le vocabulaire de la marine à voile s'est préservé plus longtemps chez les marins-pêcheurs, car la voile a continué d'être utilisée à bord des bateaux de pêche jusque dans les années 1960 ; il survit actuellement grâce à la plaisance, bien que celle-ci soit à l'origine de nombreuses créations et d'importations lexicales (notamment en provenance des pays anglophones, tels que l'Angleterre, les États-Unis et la Nouvelle- Zélande).

À quel moment prend-on conscience qu'il existe une langue de marins ? Apparemment dès qu'il y a eu des marins et tant qu'il y aura des marins. On relève déjà dès l'Antiquité un lexique maritime bien affirmé chez les Grecs et les Romains. Plus proche de nous, mentionnons pour la curiosité une petite liste bilingue écrite en Angleterre au X<sup>e</sup> siècle, qui présente des termes nautiques latins avec leur traduction en vieil anglais ; mais les quatre gloses qui la composent, et qui devaient éclairer un texte aujourd'hui perdu, ne sauraient constituer un véritable glossaire. Dans le domaine français, ce n'est qu'au XII<sup>e</sup> siècle que l'on trouve les preuves de l'existence d'une langue de marins bien affirmée. Ce sont des textes littéraires, dont les auteurs se sont plu à décrire des scènes d'appareillage et de navigation en employant un lexique technique propre aux marins<sup>8</sup>. La technicité de ce lexique n'est pas encore bien fixée. Pour décrire diverses manœuvres de cordages, on employait des verbes issus de la langue courante tels *fermer* (affermir), *tendre*, *harnaschier* (harnacher) ou *lacier* (lacer), qui seront bien plus tard remplacés par d'autres plus spécifiquement utilisés par les marins : on n'affermit plus les haubans, on les *ride* ; on *raidit* les cordages plutôt qu'on ne les tend ; on ne harnache pas une voile (opération qui est maintenant réservée au cheval), on la *ferle*. De même que les marins n'utilisent le terme de *corde* que pour la seule corde qui existe à bord des navires, celle de la cloche, lui préférant celui de *cordage* pour désigner l'ensemble des filins textiles servant à la manœuvre ou à l'amarrage d'un bateau ; de même que *senestre* (gauche) et *destre* (droite) seront remplacés au XV<sup>e</sup> siècle par les termes nautiques d'origine néerlandaise *bâbord* et *tribord*<sup>9</sup>. C'est en fait l'héritage linguistique des Germains et des Scandinaves qui constituait au XII<sup>e</sup> siècle la technicité du vocabulaire nautique. Malgré la conscience d'une identité maritime lexicale à cette époque<sup>10</sup>, il faudra attendre le développement d'une culture proprement lexicographique pour voir apparaître les premiers glossaires de marine.

<sup>8</sup> Ce sont des textes qui figurent dans des grandes œuvres littéraires du XII<sup>e</sup> siècle : Wace, *Roman de Brut* (c. 1155) et *Roman de Rou* (c. 1170) ; Guillaume de Berneville, *La Vie de saint Gilles* (c. 1170) ; Denis Piramus, *Seint Edmond le rei* (c. 1170). Pour une présentation complète (traduction et commentaires critiques), voir É. RIDEL, *Les Vikings et les mots...*, op. cit., p. 293-298 ; voir aussi en dernier lieu É. RIDEL, « Des textes de marine en dialecte normand du XII<sup>e</sup> siècle : une source pour l'histoire de la navigation au Moyen Âge dans le nord de la France », *Milli Mála. Journal of Language and Culture* (Publication of the Vigdís Finnbogadóttir Institute of Foreign Languages, University of Iceland), 5 árg, 2013, p. 253-284.

<sup>9</sup> *Bâbord* vient de *bakboord*, qui signifie littéralement « côté (*boord*) du dos (*bak*) » et qui désigne le côté du navire opposé à celui qui porte le gouvernail, appelé *stierbord*, « coté (*boord*) du gouvernail (*stier*) », à l'origine de notre *tribord*. Jusqu'au XV<sup>e</sup> siècle, les navires étaient pourvus d'un gouvernail latéral monté sur le côté droit, avant d'adopter le gouvernail axial d'étambot.

<sup>10</sup> On le voit notamment chez Wace lorsqu'il précise, dans son *Roman de Rou*, que la proue (*li chief*) d'un navire est appelée *brant* par les marins (*ke mariniers apelent brant*) ; *chief* (tête), employé dans le vocabulaire courant, s'oppose ainsi à *brant*, terme technique de la langue des marins.



## L'élaboration des dictionnaires de marine au XVII<sup>e</sup> siècle

Les termes maritimes ont d'abord été inventoriés par les dictionnaires de langue, qui paraissent grâce au mouvement lexicographique qui s'est développé en France au XVI<sup>e</sup> siècle. On en compte 245 chez Robert Estienne, qui publia en 1539 le premier dictionnaire où le français constitue la langue d'entrée (*Dictionnaire françois-latin contenant les motz et manieres de parler françois tournez en latin*). Mais le manque de « spécificité technique » de la nomenclature française fait que bien des termes maritimes se retrouvent sous des entrées aussi générales que *mer* et *navire*<sup>11</sup>. Les dictionnaires suivants (Thierry, 1564 ; Dupuys, 1573), héritiers de Robert Estienne, augmenteront progressivement ce fonds maritime français. Jacques Dupuys, notamment, signale dans son dictionnaire français-latin (1573), l'importance des additions de termes de marine (« tous les mots concernant le fait de la navigation »). En 1606, Jean Nicot publie son *Thresor de la langue françoise, tant ancienne que moderne*. Ce lexicographe a nettement augmenté le fonds lexical maritime par rapport à ses prédécesseurs : on relève environ 475 mots-vedettes, auxquels s'ajoutent 360 sous-entrées. L'importance de ce fonds est mise en valeur dans le sous-titre de l'ouvrage, qui précise « auquel entre autres choses sont les mots propres de marine ».

Ce n'est que trente ans après la publication du dictionnaire de Nicot que paraît, en 1636, le premier répertoire uniquement consacré aux termes maritimes de la langue française. On le doit à Estienne Cleirac qui était avocat au parlement de Bordeaux. L'ouvrage, intitulé *Explication de termes de marine employez par les édicts, ordonnances et reglemens de l'Admirauté*, n'est pas un dictionnaire avec une nomenclature classée par ordre alphabétique, mais un recueil lexical divisé par champs sémantiques qui vise à faire connaître « l'ensemble des noms propres des navires, de leurs parties, et l'usage d'icelles, l'artillerie navale, les couleurs des étendarts et pavillons des différentes nations qui mettent à la mer ». L'objectif éditorial est clair : Estienne Cleirac n'a pas écrit son recueil pour les marins, mais pour comprendre les marins. Et c'est probablement en tant qu'avocat, régulièrement confronté à la réglementation maritime et à un lexique spécialisé, qu'il a conçu son projet lexicographique.

Le premier glossaire de termes de marine, au sens où nous l'entendons aujourd'hui<sup>12</sup>, paraît une dizaine d'années plus tard grâce au père Georges Fournier, jésuite de son état et mathématicien, qui publia en 1643 une *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*. Les quatorze premières pages forment un glossaire intitulé « Inventaire des mots et façons de parler dont on use sur la mer ». L'auteur y définit 361 termes concernant le bâtiment et ses manœuvres. La publication de cet ouvrage scientifique consacré à la mer et au métier de marin intervient dans un contexte historique précis, particulièrement favorable à sa conception : au cours de la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, en effet, le cardinal de Richelieu dote le royaume de France d'une marine officielle. Étant donné l'absence d'écoles navales à cette époque, l'*Hydrographie* du père Fournier peut être considérée comme un manuel pour l'instruction des officiers, qui associe pratique navale et usage linguistique. L'édition originale de cette œuvre monumentale connut un vif succès aussi bien auprès des marins, soucieux de se mettre au fait des techniques nouvelles, qu'aux érudits, désireux d'apprendre les choses de la mer. Une histoire est restée attachée à cet ouvrage : un capitaine de vaisseau, Nicolas Gargot, fut réveillé un matin de 1649 par une révolte de son équipage qui avait

<sup>11</sup> J. FENNIS, *Trésor du langage des galères*, Tübingen, Niemeyer, 1995, t. I, p. 117.

<sup>12</sup> C'est-à-dire un recueil alphabétique qui vise à expliquer les mots d'un domaine spécialisé.



## DicoMarine

Bibliothèque virtuelle des dictionnaires de marine (17<sup>e</sup>-19<sup>e</sup> siècle)

pris soin de lui dérober sa jambe de bois ; il se défendit avec un poignard et un exemplaire de l'*Hydrographie* qui lui servit de bouclier. Toute anecdote que soit cette histoire, elle a l'intérêt de nous apprendre que l'*Hydrographie* du père Fournier était embarquée à bord des navires.

Les glossaires de termes maritimes vont singulièrement se développer au cours de la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, sans pour autant parvenir à former un genre autonome : ce sont encore des annexes ou des chapitres d'ouvrages<sup>13</sup>. Et c'est à la fin de ce siècle qu'apparaît le premier dictionnaire entièrement consacré aux termes de marine. Par l'importance de sa nomenclature (2 500 mots environ), par son classement alphabétique et par les procédés définitionnels mis en œuvre pour expliquer les termes de marine, le *Dictionnaire des termes propres de marine*, publié en 1687 par Desroches, officier des vaisseaux du roi, inaugure un nouveau genre lexicographique. Si ces glossaires et ce premier dictionnaire de marine prolongent une pratique lexicographique maritime initiée par le père Fournier dans son *Hydrographie*, ils reflètent aussi une volonté de structurer et de codifier la Marine, impulsée par la politique de Colbert à partir des années 1660. Alors que la Marine française édifiée sous Richelieu est moribonde au début du règne de Louis XIV, Colbert va entreprendre sa modernisation et son développement par l'application d'un programme naval d'une ampleur exceptionnelle, fondé sur la rationalisation de la construction navale et sur la formation des constructeurs et des officiers<sup>14</sup>. En mars 1671, notamment, il généralise les conseils de construction dans les arsenaux ; en 1680, il établit les premières écoles de construction, où des charpentiers de renom enseignent les théories de la construction navale aux officiers de Marine. La publication à cette époque de *L'Architecture navale* du sieur Dassié (Paris, 1677) n'est probablement pas innocente et coïncide avec les objectifs pédagogiques du programme de Colbert. Cet ouvrage contient plusieurs listes alphabétiques de « Termes usitez de la Marine », de « Définition de plusieurs especes de vaisseaux » et de « Définition des parties qui servent à la construction d'un vaisseau », ainsi qu'une « Explication des termes servans à la description d'une galère et à son équipage ». Un an plus tard, en 1678, paraît un ouvrage clairement destiné à la formation des gentilshommes qui souhaitent devenir officiers de Marine. Intitulé *Les Arts de l'homme d'épée ou le dictionnaire du gentilhomme*, cet ouvrage, rédigé par le sieur Guillet de Saint-George, consacre toute une partie, soit plus de 200 pages, à l'art de la navigation. Il donne « toutes les définitions et les phrases qui regardent les diverses especes de Batimens, les parties du Vaisseau, le détail de la Manœuvre et les fonctions des Officiers de la Marine et des Officiers Mariniers ». Il faut aussi mentionner le *Dictionnaire mathématique* publié en 1691 par Jacques Ozanam, contenant un chapitre d'environ 110 pages consacré à la navigation dont le classement est thématique ; on y trouvera les termes de marine ordonnés selon les rubriques suivantes : vents, types de vaisseaux, parties constitutives d'un navire, galères, cordages, ancres, mâts, pavillons, voiles, officiers. Englobée au sein d'un dictionnaire de mathématiques qui traite de la cosmographie, de l'astronomie, de la géographie et de la théorie des planètes, la marine est ici clairement considérée comme une science.

Bien établie dans les usages au cours de la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, la pratique lexicographique maritime n'en demeure pas moins marginale, malgré la parution du

<sup>13</sup> C'est le cas en particulier de dictionnaires manuscrits qui, restés à l'état de projet, n'étaient pas destinés à être publiés de manière autonome, leur but étant d'accompagner un ouvrage sur la marine et d'en expliquer les termes spécifiques ; voir par exemple le cas du « Traité sur la Marine », attribué à Desroches, vers 1657-1661, BnF, ms fr 19110, où la partie « dictionnaire » n'occupe que 95 pages sur 466.

<sup>14</sup> D. DESSERT, *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Paris, Fayard, 1996, p. 139-157.





dictionnaire de Desroches, et c'est surtout le siècle suivant qui lui offrira véritablement ses lettres de noblesse. Mais les bases sont posées : en prenant conscience des changements spectaculaires qui ont affecté la Marine royale à la fin du siècle, tant dans les techniques et les infrastructures que dans l'organisation du personnel, les hommes de cette époque ont pris soin d'inventorier sous diverses formes les connaissances<sup>15</sup>, pour mieux les codifier et les transmettre. Les glossaires de marine, qui se sont constitués vers la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, représentent des étapes importantes dans la fixation des vocabulaires techniques d'un domaine jusqu'à présent peu structuré : ce sont autant des outils linguistiques que les témoins d'une institution et d'une science alors en plein essor.

### **Les dictionnaires de marine au siècle des Lumières**

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, le dictionnaire de marine s'affirme comme genre lexicographique à part entière. Le premier à ouvrir ce siècle est le *Dictionnaire de Marine, contenant les termes de la Navigation et de l'Architecture navale* publié en 1702 par Nicolas Aubin, pasteur réfugié en Hollande. Cet ouvrage doit beaucoup à ses prédécesseurs ; Aubin a notamment utilisé les dictionnaires de Guillet de Saint-George, de Desroches, auquel il emprunte de nombreuses définitions, et d'Ozanam. Comme les dictionnaires de langue, les dictionnaires de marine ne cesseront de se recopier, si bien qu'ils ne reflètent pas toujours les usages linguistiques des marins de leur époque. Ils tendront d'ailleurs, au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, à suivre les mêmes objectifs que les dictionnaires de langue : compiler le maximum de mots, à la fois selon une perspective synchronique et selon une perspective diachronique. Mais Nicolas Aubin ne fait pas que réutiliser les travaux lexicographiques qui l'ont précédé, il les critique pour mieux les améliorer et les compléter. Il précise, dans sa préface (« Avertissement »), que l'ouvrage de Guillet de Saint-George est loin de contenir tous les termes de marine et que l'on a donc besoin d'un dictionnaire à la nomenclature plus étendue. Il trouve que le dictionnaire de Desroches, malgré son importance en nombre de mots, manque de définitions précises et suffisamment documentées et que celui d'Ozanam n'est pas accessible à ceux qui ne connaissent pas déjà le monde des marins. Aubin déplore, de manière générale, que ces dictionnaires « sont pour ceux qui savent déjà les choses » et qu'ils « ne les expliquent pas assez clairement et assez au long pour ceux qui n'en ont encore aucune idée<sup>16</sup> ». Nicolas Aubin se considère davantage comme lexicographe que comme spécialiste d'une science. Son objectif est d'offrir au plus grand nombre les connaissances nécessaires pour comprendre la langue des marins. Il est aussi le premier à offrir des traductions aux termes de marine français, toutes les entrées lexicales comportant une ou des traductions en hollandais. Il s'en explique dans sa longue préface : « On peut donc dire hardiment que sans un bon Dictionnaire de Marine on ne sauroit entendre ni traduire les Ecrits Hollandois qui concernent l'Histoire, ou les Voiages. » Et il ajoute plus loin que cette remarque est aussi valable pour les Français : « Il n'est pas moins nécessaire présentement pour les François, parce qu'ils s'appliquent à la Marine plus qu'ils ne faisoient autrefois ; & cela donne lieu à la composition de beaucoup de livres, qu'on ne peut entendre facilement qu'avec l'aide d'un Dictionnaire<sup>17</sup>. » Le dictionnaire de Nicolas

<sup>15</sup> Ch. VILLAIN-GANDOSSI, « De Robert Estienne à Heinrich Paasch... », art. cit., p. 32.

<sup>16</sup> N. AUBIN, *Dictionnaire de Marine, contenant les termes de la Navigation et de l'Architecture navale avec les Règles & Proportions qui doivent y être observées*, 3<sup>e</sup> éd. revue, corrigée et augmentée, La Haye, Adrien Moetjens, 1742, préface non paginée [p. 2].

<sup>17</sup> *Ibid.*, [p. 1].



Aubin n'est donc pas un manuel pour les marins, mais un outil linguistique pour quiconque souhaite lire les récits de voyage et de découverte rapportés par les marins.

Quatre-vingt-dix ans après, Charles Romme affiche dans son *Dictionnaire de la Marine française* les mêmes objectifs que Nicolas Aubin. Comme lui, il choisit de traduire les termes de marine : les entrées lexicales et les définitions sont en français, suivies de leur traduction en anglais. Romme justifie ce choix linguistique de la manière suivante : « Les voyages du célèbre Cook et de tant d'autres navigateurs qui ont attiré l'attention générale de l'Europe entière, auroient été lus avec encore plus d'intérêt si la connoissance des termes de marine eût été plus familière et aux traducteurs et aux lecteurs de toutes les classes<sup>18</sup>. » Il est vrai que le XVIII<sup>e</sup> siècle est profondément marqué par des voyages d'exploration et de découverte, qui ont rendu célèbres des grands navigateurs et ont favorisé la production de récits maritimes (relations de voyage, mémoires)<sup>19</sup>. Pour justifier son projet de traduction, Charles Romme évoque aussi une autre raison et insiste sur le contexte international de son époque : « Ensuite considérant combien sont multipliés les rapports commerciaux et politiques qui nous lient avec la Nation angloise, j'ai pensé qu'il seroit utile et intéressant de placer auprès des termes de la Marine française, les termes correspondants de la Marine angloise<sup>20</sup>... » Cette prise en compte du contexte international est nouveau dans la lexicographie maritime et ne cessera d'être au cœur des préoccupations des concepteurs des dictionnaires du XIX<sup>e</sup> siècle. Elle est déjà en germe bien avant Charles Romme avec la parution en 1777 du *Vocabulaire des termes de marine, anglois et françois* de Lescallier, auquel était joint un « calepin des principaux termes de commerce maritime, de denrées et productions exotiques et autres accessoires de marines, en anglois et françois, pour faciliter l'intelligence des voyages maritimes ».

Utilitaire et pédagogique, le dictionnaire de marine sera aussi, au XVIII<sup>e</sup> siècle, historique et encyclopédique. Avec son *Dictionnaire historique, théorique et pratique de Marine* publié en 1758, Alexandre Savérien est sans doute le premier à donner aux dictionnaires de marine une dimension historiographique. Autant historien que lexicographe, il nous fait part de son projet au cours de sa longue préface (« Discours préliminaire ») : « Je traite ici de la Marine ancienne & moderne, & par conséquent je remonte à l'origine de cet art ; j'en suis les progrès, & je rends compte de son état actuel<sup>21</sup>. » Savérien a beaucoup utilisé le dictionnaire de Nicolas Aubin, qu'il complète de « termes de théorie » et de termes propres aux galères. Il s'intéresse particulièrement à l'histoire maritime antique et fait œuvre de pionnier en mentionnant des citations extraites de sources anciennes. Il innove aussi par le choix du format : « ... j'ai pu, avec de petits caractères d'impression, rassembler deux volumes portatifs, pour la commodité des navigateurs<sup>22</sup>. » Car, comme certains de ses prédécesseurs, Savérien souhaite que son dictionnaire puisse faciliter l'étude et la pratique de la navigation et va jusqu'à le qualifier d'une « espece de cours de Marine, qui contient le principe de toutes ses parties<sup>23</sup> ». Dans la pratique, toutefois, on peut douter que ce dictionnaire ait réellement servi de manuel aux marins ; il faut plutôt y voir un ouvrage conçu pour des érudits qui s'intéressent à l'histoire maritime.

<sup>18</sup> Ch. ROMME, *Dictionnaire...*, *op. cit.*, p. V.

<sup>19</sup> On songe aux récits de James Cook qui effectua des voyages d'exploration entre 1769 et 1774, mais aussi à Louis-Antoine Bougainville qui publia, à partir de ses journaux de bord, le *Voyage autour du monde* en 1771.

<sup>20</sup> Ch. ROMME, *Dictionnaire...*, *op. cit.*, p. VII.

<sup>21</sup> A. SAVÉRIEN, *Dictionnaire historique, théorique et pratique de Marine*, Paris, Jombert, 1758, t. 1, p. I.

<sup>22</sup> *Ibid.*, p. XVIII.

<sup>23</sup> *Ibid.*, p. XVII.



## DicoMarine

Bibliothèque virtuelle des dictionnaires de marine (17<sup>e</sup>-19<sup>e</sup> siècle)

Lorsqu'en 1773, Bourdé de Villehuet, officier des vaisseaux de la Compagnie des Indes, publie son *Manuel des marins*, celui-ci entend également réaliser une œuvre utile mais, cette fois-ci, elle s'adresse aux professionnels de la mer comme il l'explique notamment dans sa préface : « ... je donne une quantité de termes qui manquent dans les autres Dictionnaires ; je les ai expliqués en homme de l'Art, et avec le plus de précision qu'il m'a été possible, dans la vue d'être utile aux personnes qui naviguent, qui font des Armements, ou qui fréquentent les Ports du Royaume<sup>24</sup>. » Dans cette préface très éclairante sur ses choix éditoriaux, Bourdé de Villehuet insiste aussi sur sa méthode lexicographique : la nomenclature de son dictionnaire est composée de termes recueillis dans les ports et auprès des professionnels de la mer qui reflètent le plus possible le « langage ordinaire des Marins »<sup>25</sup>. Travaillant sur les usages, cet auteur se pose donc en homme de terrain et sa méthode est à la croisée de l'ethnologie et de la linguistique. Le fait qu'il soit lui-même un professionnel de la mer le rend par ailleurs plus critique vis-à-vis des entreprises lexicographiques précédentes : « L'expérience manquant aux Auteurs de tous nos dictionnaires de Marine, ils n'ont pu définir, sans erreur, ce qu'ils ne connoissoient pas<sup>26</sup>. » Si Bourdé de Villehuet a nettement cherché à rendre son dictionnaire plus professionnel, son œuvre ne s'adresse pas pour autant qu'aux marins et se veut pédagogique : « J'ai cru ne pouvoir mieux faire, ni rendre un plus grand service à l'avancement des connoissances de ceux qui voudront s'instruire dans l'Art de la Marine, que de leur frayer la route, par l'explication d'une grande quantité des termes de cet Art<sup>27</sup>. » Il déplore le manque d'ouvrages d'histoire maritime qui, pour lui, est lié à la méconnaissance par les écrivains « des termes des gens de Mer », lesquels ont toujours considérés ces mots « comme faisant partie d'un langage barbare & étranger »<sup>28</sup>. Parce que sa profession d'officier de marine le rend plus apte à comprendre le monde des marins, Bourdé de Villehuet a des objectifs plus exigeants que ses prédécesseurs et ses contemporains. S'il partage avec Aubin, Savérien et plus tard Romme, le même esprit pédagogue pour faire connaître « l'Art de la Marine », il espère aussi rétablir les erreurs des dictionnaires précédents et, ce qui est original, il entend s'adresser aux marins. Finalement, avons-nous à faire à un manuel des marins ou à un dictionnaire de marine ? En marin averti mais aussi en bon lexicologue<sup>29</sup>, Bourdé de Villehuet propose de manière subtile les deux lectures.

Alors que les dictionnaires publiés au cours de la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle sont des entreprises individuelles, l'Académie royale de marine, fondée en 1752, entend élaborer un grand dictionnaire de marine en sollicitant les meilleurs spécialistes dans leur domaine, afin de réunir toutes les connaissances disponibles à cette époque<sup>30</sup>. Il s'agissait donc là d'un travail d'équipe, de la même manière que Diderot et d'Alembert s'étaient adressés à des spécialistes pour la rédaction de l'*Encyclopédie*. Les travaux sont menés jusqu'en 1780, mais le dictionnaire ne fut jamais achevé. Il subsiste néanmoins de nombreuses archives qui témoignent de l'activité lexicographique des académiciens

<sup>24</sup> BOURDÉ DE VILLEHUET, *Manuel des marins ou Explication des termes de marine*, L'Orient, Julien le Jeune fils, 1773, p. 7.

<sup>25</sup> *Ibid.*, p. 6.

<sup>26</sup> *Ibid.*, p. 5.

<sup>27</sup> *Ibid.*, p. 8.

<sup>28</sup> *Ibid.*, p. 9.

<sup>29</sup> Bourdé de Villehuet se pose non seulement en lexicographe (il recueille les termes du langage des marins) mais aussi en lexicologue (il cherche à analyser les termes qu'il a recueillis) : « J'ai entrepris l'explication des termes de Marine, à cause de la nécessité absolue de la science des Mots. » (*ibid.*, p. 5).

<sup>30</sup> H. TROMPARENT, « Un grand projet de l'Académie royale de marine : le dictionnaire de marine », *Neptunia*, n° 226, juin 2002, p. 17-20.



(méthodes à suivre, listes des sujets à traiter et des termes à inclure dans le dictionnaire) ainsi qu'un manuscrit daté de 1771 et intitulé *Vocabulaire des mots pour le Dictionnaire de marine*<sup>31</sup>. Les travaux disponibles à l'Académie furent toutefois repris en partie par les auteurs de l'*Encyclopédie Méthodique Marine* qui vit le jour en 1783 et qui mit probablement fin au projet initialement conçu par les académiciens. Celle-ci comporte 2 392 pages, 175 illustrations contenant 1 495 figures et paraît en trois volumes entre 1783 et 1787. La nomenclature est alphabétique et sert de point d'appui à de véritables exposés qui s'inspirent de traités navals. Les dictionnaires terminologiques maritimes sont largement mis à contribution dans cette vaste compilation de toutes les activités maritimes.

Foisonnant par l'esprit tant scientifique que pédagogique qui l'a animé, le XVIII<sup>e</sup> siècle a particulièrement été favorable à la production et à l'édition des dictionnaires de marine. Les raisons en sont multiples, mais sont à rechercher avant tout dans le « fait maritime » et dans le « fait lexicographique ». D'une part, on évoquera le développement de la marine militaire française et la création d'écoles navales pour la formation des ingénieurs-constructeurs, la multiplication des voyages d'exploration et le contexte des relations internationales. D'autre part, l'activité « dictionnaire » du XVIII<sup>e</sup> siècle présente un tel intérêt pour les relevés terminologiques des arts et des sciences qu'elle a grandement contribué au développement des dictionnaires de marine. Loin d'être isolé, le dictionnaire de marine s'inscrit ainsi parfaitement dans ce vaste mouvement lexicographique qui a profondément marqué le XVIII<sup>e</sup> siècle.

### **Le XIX<sup>e</sup> siècle : l'apogée des dictionnaires de marine**

Que reste-il donc à inventer au XIX<sup>e</sup> siècle en matière de lexicographie maritime ? Au cours de ce siècle, les lexicographes s'orientent nettement vers des versions bilingues et multilingues. Sur le corpus des dictionnaires de marine publiés entre 1820 et 1889, plus de la moitié comporte des traductions, soit dans une seule langue (l'anglais en l'occurrence) soit dans plusieurs langues. La mode des guides pratiques polyglottes qui ont accompagné le développement des voyages et des échanges semble avoir favorisé la publication de ce type de dictionnaire. En témoigne le *Répertoire polyglotte de la Marine à l'usage des navigateurs et des armateurs* publié par le capitaine de vaisseau O'Hier de Grandpré en 1829, qui comporte des entrées lexicales et des définitions en français suivies de leurs traductions en anglais, espagnol, allemand, italien et portugais. Le dictionnaire de marine devient aussi, à cette époque, un produit commercial dont la fonction est déterminée, comme le montre la parution en 1862 d'un *Dictionnaire universel de marine, à l'usage des marins, des voyageurs et des gens du monde*. Il s'agit d'un ouvrage assez sommaire, dont les définitions en français et leur traduction en anglais semblent mieux convenir aux « gens du monde » qu'aux « gens de mer »<sup>32</sup>.

Parallèlement à cette ouverture de la culture maritime vers le grand monde, un officier de marine va poursuivre les objectifs professionnels initiés par Bourdé de Villehuet vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. En publiant en 1820 son *Dictionnaire de marine*, le vice-amiral Willaumez s'adresse à un public averti : les professionnels de la marine à voile, militaire et marchande, les armateurs, les commissaires des ports et tout autre travailleur de la mer exerçant son métier à terre. Dans le même esprit que le *Manuel des marins*,

<sup>31</sup> Service Historique de la Marine Vincennes, ms. Brest 103 et 104 : « Vocabulaire des mots pour le Dictionnaire de marine, fait par M. Le Bègue, en 1771 », t. I (Aba-Dup), 425 p. et t. II (Eau-Luz), 888 p.

<sup>32</sup> P. MOUNIER et P. SIZAIRE, *Bref historique du dictionnaire de marine de ses origines à nos jours*, Paris, Académie de marine, 1979, p. 17.





Willaumez a cherché à être au plus près du terrain et a enrichi la nomenclature de son dictionnaire de nombreux termes issus du « parler matelot ». En se fondant sur les « vieux » termes de la marine à voile tout en tenant compte des progrès de la science, l'entreprise lexicographique de Willaumez revêt un caractère exhaustif. Il faut dire qu'ayant vécu à la charnière du XVIII<sup>e</sup> et du XIX<sup>e</sup> siècle, Willaumez (1761-1845) a pu ainsi nous laisser un dictionnaire qui témoigne d'une marine qui va progressivement disparaître : la marine de guerre à voile, dont l'apogée se situe sous l'Empire (fin XVIII<sup>e</sup>-début XIX<sup>e</sup> siècle). De son côté, la marine de commerce à voile va perdurer plus longtemps, en gros entre la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et le début du XX<sup>e</sup>, jusqu'à ce que les techniques de propulsion à vapeur viennent définitivement bouleverser l'usage de la voile et la construction navale en bois.

C'est dans ce contexte de transition technologique que paraîtra en 1848 le *Dictionnaire de marine à voiles et à vapeur* des capitaines de vaisseau Bonnefoux et Pâris. Publié à l'origine en deux volumes, le premier étant consacré à la marine à voiles (paru en 1847) et le second à la marine à vapeur (paru en 1848), ce dictionnaire s'inscrit au carrefour de deux cultures, autant sur le plan technique que sur le plan linguistique. Ce recueil offre 2 400 nouveaux termes, dont la moitié concerne la marine à voile et l'autre la marine à vapeur. Comme le souligne pertinemment Éric Rieth, « ces 2 400 termes correspondent à ce nouveau vocabulaire nécessaire à la compréhension du langage particulier à cette marine du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle alors en pleine mutation technique »<sup>33</sup>. Comme beaucoup de leurs prédécesseurs, Bonnefoux et Pâris considèrent l'art de la navigation et de la construction navale comme une science et, à ce titre, ont eu à cœur de réaliser un « dictionnaire de science ». Avec la traduction anglaise des termes principaux, ce dictionnaire s'inscrit aussi dans le contexte international des voyages et des échanges. Forts de leur succès, les deux volumes furent mis à disposition des équipages embarqués<sup>34</sup>. Parce qu'il a atteint le but, tant recherché par certains de ses prédécesseurs, d'être utile aux marins, parce qu'il s'inscrit « dans une perspective scientifique impliquant un contenu précis, rigoureux, documenté »<sup>35</sup>, parce qu'il constitue un « conservatoire » d'une langue de spécialité alors en voie de disparition (celle de la voile)<sup>36</sup>, le dictionnaire de Bonnefoux et Pâris représente sans doute, depuis le petit glossaire du père Fournier, soit après plus deux siècles de pratiques lexicographiques maritimes, l'apogée du dictionnaire de marine.

On l'aura compris, le XIX<sup>e</sup> siècle est le siècle où les techniques se renouvellent, le siècle où s'établissent les fondements des sciences techniques et des sciences humaines (histoire, archéologie et linguistique en tête). Deux dictionnaires témoignent de ces deux orientations qui, à première vue, peuvent paraître contradictoires, mais qui relèvent en fait de deux démarches intellectuelles différentes si ce n'est complémentaires : l'une considère le lexique maritime comme un patrimoine, témoin de techniques et de pratiques disparues, qu'il convient donc d'inventorier pour en avoir connaissance ; l'autre entend saisir, de manière quasi immédiate, les termes de marine qui reflètent les usages professionnels de son temps.

<sup>33</sup> É. RIETH, « Préface », *Dictionnaire de Marine à voiles* de Bonnefoux et Pâris (1847), Paris, Éditions du Layeur, 1999, p. 4.

<sup>34</sup> *Ibid.*, p. 5.

<sup>35</sup> *Ibid.*

<sup>36</sup> À ce titre Éric Rieth cite l'extraordinaire remarque de Pâris en 1859, dans la seconde édition du volume sur la marine à voile : « Nous touchons à une période où bien des marins arriveront à porter des cheveux gris sans avoir pu virer de bord d'autre navire que la corvette de l'école ou des embarcations... » (*ibid.*, p. 6). Il ne croyait pas si bien dire, puisqu'actuellement la formation des marins passe par la pratique de la navigation à voile à bord des navires écoles (*la Belle Poule, l'Étoile*, etc.).





## DicoMarine

Bibliothèque virtuelle des dictionnaires de marine (17<sup>e</sup>-19<sup>e</sup> siècle)

La première démarche est illustrée par la parution, en 1848, d'un immense recueil de termes de marine plurilingue, qui présente 25 310 entrées et 52 langues et dialectes. Avec son *Glossaire nautique ou Répertoire polyglotte des termes de marine anciens et modernes*, Augustin Jal concrétise l'ambitieux projet de rassembler les termes de marine appartenant à tous les peuples « qui ont les pieds dans l'eau ». Dédié « Aux Marins qui ne dédaignent pas la science historique. Aux érudits qui s'occupent de la Marine », l'ouvrage est clairement patrimonial. Augustin Jal a amplement développé la formule du dictionnaire de marine historique initiée par Alexandre Savérien un siècle plus tôt, car il s'appuie sur de nombreux textes de marine anciens – textes littéraires, ordonnances, comptes et inventaires divers, devis de construction –, qui servent à illustrer l'emploi des termes médiévaux et antiques (grecs et latins). Les définitions sont ainsi pourvues de plusieurs citations qui permettent de montrer les mots « en action ». Elles servent aussi de supports à des exposés historiques ou archéologiques, quand il s'agit d'expliquer des pratiques juridiques anciennes ou d'éclairer l'évolution architecturale d'un type de navire. Historiographe officiel de la Marine et conservateur de ses archives, Augustin Jal est considéré comme le premier archéologue naval. Mais c'est un bien curieux archéologue, puisqu'il n'a effectué aucune fouille ! C'est un archéologue d'archives et un archéologue des mots, dont l'inventaire et l'analyse lui ont permis de constituer une histoire de la marine à voile depuis l'Antiquité jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, alors que s'amorce le passage de la marine en bois et à voile à la marine en fer et à vapeur<sup>37</sup>.

Vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le mouvement des sciences et des techniques crée de nouveaux besoins en matière de terminologie et provoque la multiplication des dictionnaires de spécialité. Le dictionnaire du capitaine Paasch *De la quille à la pomme de mât* représente un bon exemple de cette nouvelle génération de dictionnaires plurilingues qui voit le jour à cette époque. Ouvrage trilingue lors de sa première parution en 1885, le succès de ce dictionnaire est tel que suivront trois autres éditions (1894, 1901, 1908), dont la dernière fut publiée en cinq langues (français, anglais, allemand, espagnol, italien) au lieu des trois initiales (français, anglais, allemand). La nomenclature des termes est notionnelle ; des index dans toutes les langues et de nombreuses illustrations renvoient à la nomenclature générale, termes et techniques étant ainsi largement mis en parallèle. Du point de vue de la traduction, il s'agit d'un modèle lexicographique rarement égalé, car aucune langue n'impose son univers conceptuel aux autres. En utilisant l'alignement de corpus et en privilégiant les définitions (plutôt que les équivalences), Heinrich Paasch a veillé à décrire les divergences notionnelles entre les langues décrites, qui sont systématiquement appréhendées à travers des précisions métalangagières<sup>38</sup>. Il ne cache pas les problèmes traductionnels qui ont jalonné son entreprise : « Il existe un grand nombre de termes anglais pour lesquels il n'y a d'équivalents ni en français ni en allemand ; d'autre part, il y a dans ces deux dernières langues une foule de termes pour lesquels l'anglais ne possède absolument aucune expression correspondante. » L'objectif de ce dictionnaire est pédagogique et vise à l'interaction des connaissances au sein des différentes professions qui s'exercent à bord d'un navire, comme s'en explique Heinrich Paasch dans la préface de la troisième édition (1901) : « ... considérant qu'un constructeur de navires n'est pas marin, qu'un marin n'est pas mécanicien et

<sup>37</sup> Sur l'initiative de Michel Mollat du Jourdain, ce dictionnaire a fait l'objet d'une refonte complète par des équipes successives travaillant au CNRS et paraît, depuis 1970, sous la forme de fascicules. Après avoir été longtemps réalisé au Laboratoire de Médiévisisme Occidentale de Paris (Université de Paris IV-Sorbonne), il est actuellement élaboré au Centre de Recherche d'Histoire Quantitative (Université de Caen).

<sup>38</sup> M. VAN CAMPENHOUDT, « Évaluation des terminographies multilingues : le dictionnaire nautique du capitaine Paasch face au dictionnaire aéronautique de l'ingénieur Schlomann », in *Les Dictionnaires spécialisés et l'analyse de la valeur*, A. Hermans (dir.), Louvain-la-Neuve, Peeters, 1997, p. 75-115 (notamment p. 77).



réciroquement, l'objet que j'ai eu en vue a été uniquement celui de fournir à ceux qui s'occupent de choses de navigation, des informations qui, par leur nature même, sont en dehors des connaissances indispensables à leurs professions respectives... ».

## Conclusion

L'élaboration et l'usage des dictionnaires de marine se sont articulés autour de quatre objectifs :

- 1) *comprendre* les marins,
- 2) *codifier* le lexique maritime : d'une part, en vue d'imposer aux marins un usage commun pour des raisons pratiques de compréhension à bord ; d'autre part, parce que toute science a besoin de se doter d'une terminologie,
- 3) *inventorier* le lexique pour des raisons historiques et patrimoniales,
- 4) *partager* des connaissances au sein du monde maritime.

Les dictionnaires de marine ont ainsi contribué à fixer les vocabulaires des techniques maritimes. Comme les dictionnaires généraux ou spécialisés, ils ont joué selon les cas le rôle de « pédagogue ou d'archiviste du lexique », pour reprendre une expression de Bernard Quemada<sup>39</sup>.

Le 30 septembre 2015.

**Élisabeth Ridel**

Docteur en sciences du langage  
Ingénieur d'étude au CNRS  
elisabeth.ridel@unicaen.fr

---

<sup>39</sup> B. QUEMADA, « Technique et langage », in *Histoire des techniques. Techniques et civilisations. Techniques et sciences*, B. Gille (dir.), Paris, La Pléiade, 1978, p. 1146-1240 (notamment p. 1156).