HAL
open science

DicoMarine - Étude 3 : Un projet de dictionnaire de marine de la fin du XVIIe siècle

Michel Daeffler

To cite this version:

Michel Daeffler. DicoMarine - Étude 3 : Un projet de dictionnaire de marine de la fin du XVIIe siècle. 2015. hal-01206845

HAL Id: hal-01206845

https://hal.science/hal-01206845v1

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.

Un projet de dictionnaire de marine de la fin du XVIIe siècle

Michel DAEFFLER

Description du manuscrit

Dans un manuscrit intitulé « Mélanges sur la marine », on peut trouver le projet d'un dictionnaire de marine, qui ne vit, malheureusement, jamais le jour… Il s'agit d'un manuscrit datant de la fin du XVIIe siècle qui provient, à l'origine, de la bibliothèque Saint-Germain[1]. Celui-ci se compose de deux parties :

1) La première partie, qui va du folio 1 à 36, est un dictionnaire de marine,
2) La seconde partie, du folio 37 à 63, est un traité de construction navale accompagné de quelques planches décrivant diverses pièces de la charpente d'un vaisseau.

Chacune de ces parties a été rédigée par un auteur différent, décelable par leurs écritures. Le traité d'architecture navale est une copie d'un manuscrit rédigé par le constructeur dunkerquois Hendrick Houvens dédicacé à Jean Baptiste Colbert, marquis de Seignelay, secrétaire d'État de la Marine de 1683 à 1690. Cet exemplaire dédicacé est conservé dans le fonds Vauban au château de Rosambo.

Le dictionnaire

Le dictionnaire proprement dit est intitulé « Dictionnaire de marine contenant l'explication des termes qui sont en usage sur la mer et pour la construction ». Il s'agit en fait d'un projet de dictionnaire comportant de nombreuses ratures et des entrées non renseignées. En plus, les termes ne sont pas classés dans l'ordre alphabétique. Une troisième main a parfois rajouté des annotations en marge devant certaines définitions, afin de les compléter. Par exemple, le mot *bastiment*, aux folios 8 et 9, est défini comme :

> « Tout ce qui vogue sur l'eau est compris sous ce mot general de bastiment lesquels ne sont communement ordinairement que de deux especes, les uns qui vont a voiles et d'autres qui vont a rames. Ceux qui vont a voiles s'appellent ordinairement des navires et ceux qui vont a rames sont compris sous le nom de galeres, de toutes chacunes lesquelles especes de bastiment il est donné une explication particuliere en son lieu. »

Cette définition est complétée, dans la marge, par la remarque suivante :

> « Quant aux bastiments qui ne se servent que de voiles on en peut raporter une infinité d'especes distinguées par leur grandeur par leur figure ou par celle de leurs voiles, les plus grands sont nommés galions et servent a la guerre. Les caraques de Portugal et d'Espagne sont employées a la traite au trafic, les Pataches sont plus … les frégates sont des vaisseaux plus bas et plus longs que les autres. On dit des bastiments de haut bord. Quelques capitaines font provision de rames et dans de certains tems pour l'empecher de deriver les font placer dans la Ste Barbe et les passent dans les sabords a coté du gouvernail ils en mettent aussi à l'avant dans les derniers sabords de la batterie basse et s'en sont fort bien trouvés. Les fregates reussisent mieux et obeissent plus facilement a l'effort des rames. »

[1] BnF, ms fr 19111 – *Mélanges sur la marine* (XVIIe siècle, papier, 92 feuillets, 350 sur 220 mm, rel. parchemin, Saint Germain français 1191).

Nous remarquons également la présence de quatre termes flamands tel que *Keteldune*, ancienne dune de Hollande du Nord disparue, lien probable avec l'origine dunkerquoise du traité.

Analyse de la nomenclature

La plupart des entrées concerne des termes liés au navire, à la construction navale et au gréement, probablement associés au traité de construction. De même, plusieurs types de navires aussi bien méditerranéens que ponantais sont décrits. Dix navires méditerranéens sont présentés avec leurs définitions : *galéasse*, *maone*, *galère*, *galiote*, *brigantin*, *frégate*, *felouque*, *tartane*, *esquif*, *caïque*. L'auteur tient compte de certaines homonymies telles *galiotes* et *frégates*, désignant des navires différents au Levant et au Ponant[2]. Seulement six entrées, sans leurs définitions toutefois, sont réservées aux navires ponantais : *flutes*, *flibot*, *pinnace*, *heu*, *gabarre*, *aiguille de Bordeaux*.

La voilure est particulièrement bien décrite, en distinguant plusieurs types : latine, carrée, à livarde, aurique et ce qui peut être considéré comme l'une des plus anciennes définitions de voile au tiers : « … il y eu encore des voiles quarrées dont la vergue n'est point attachée au mast par le milieu mais plus avancée d'un coté que d'autre… » (folio 12). Ces descriptions sont accompagnées de petites planches très explicites montrant une voile latine, carrée et à livarde.

Quant au nombre de termes décrivant la coque, ils se limitent à l'essentiel : *quille*, *étrave étambot*, *pont* et *bordage*. L'auteur s'est inspiré de l'*Hydrographie* du père Fournier pour la rédaction de certaines définitions telles que *quille*, *étrave*, *étambot*, *maître couple*, reprenant parfois les mêmes exemples[3]. Voici celui du mot *quille* :

Hydrographie (2e éd., 1667)	***Mélanges sur la marine*** (fin XVIIe s.)
« Celle du vaisseau nommé la Couronne, bastie à la Roche-Bernard en Bretagne, par defunct Charles Morieu, excellent ouvrier, natif de Diepe, & des plus experimentez de ce siecle, à six vingt pieds de Roy de long, seize pouces de large, & quatorze de hauteur. » (p. 15)	« La quille donne la longueur des autres pieces qui luy doivent etre proportionéez… celle des plus grands vaisseaux a 120 pieds ou 20 toises de long la largeur est de 16 pouces et son epaisseur de 14. » (folio 13)

Deux dessins illustrent les termes *Estrave*, *Estambord* et *Madier* ou *Varangue*, *Genouïl* ou *Stamenay Alonge* ou *Scalme*. Ils sont très semblables à ceux des pages 15 et 16 de l'*Hydrographie*, avec toutefois de légères modifications.

Cependant, plusieurs définitions semblent être originales tel l'article *Mesure* et *Tonneau* consacré à la jauge des vaisseaux, sans toutefois proposer de méthode de calcul de jauge. L'auteur de ce dictionnaire n'est visiblement pas au fait des méthodes de jauge, indiquant qu'un tonneau contient 28 pieds cubes, mais oubliant qu'il occupe dans la cale un espace de 42 pieds cubes. Une autre main a rajouté une annotation, en marge,

[2] Au terme « galiote », l'auteur décrit tout d'abord une petite galère de 16 à 20 bancs avant de préciser : « … depuis quelques années on a aussi apellé de ce nom des especes de petites fregates dont on se sert a jetter des bombes… », décrivant ainsi la galiote à bombe, nouveau navire de guerre inventé en 1682, armé d'un lourd mortier et destinée à bombarder les ports et les forteresses côtières avec des bombes.

[3] G. FOURNIER, *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, Paris, Jean Dupuis, 1667.

suggérant d'employer la méthode d'Archimède afin de déterminer la jauge et le poids du vaisseau (folio 25).

L'auteur consacre également plusieurs folios à l'article *Proportions et ordonnance*. Il se fonde sur le règlement « que le Roi veut et ordonne être observé à l'avenir dans les ports et arsenaux de Marine pour la construction de ses vaisseaux de guerre », daté du 13 septembre 1673. Pratiquement tous les articles de ce règlement sont repris et recopiés avec toutefois quelques erreurs ou omissions ; par exemple, il confond longueur de quille et longueur de l'étrave à l'étambot[4]. Cette confusion semble indiquer que l'auteur du dictionnaire n'est pas familier avec la construction navale. Il est intéressant de noter qu'il ne mentionne pas l'ordonnance du 15 avril 1689 concernant la Marine royale et les arsenaux[5], probablement parce qu'il n'en a pas eu connaissance au moment où il travaillait sur son dictionnaire (ce qui suggère une rédaction comprise entre 1673 et 1689).

Les quatre derniers folios de ce dictionnaire sont consacrés aux proportions d'un navire, de sa charpente et de sa mâture. Les règles présentées sont différentes de celles décrites dans l'*Hydrographie* ; toutefois, certaines d'entre elles sont caractéristiques de navires de la fin du XVIe et du début du XVIIe siècle, comme le grand élancement de l'étrave. Ces informations provenant d'un document plus ancien remontant probablement au début du XVIIe siècle sont d'une grande importance pour la connaissance d'une période assez peu connue de notre histoire maritime.

En conclusion

Cette ébauche de dictionnaire, plus spécialisé que les deux premiers[6], semble directement liée au traité d'architecture navale auquel il est associé. Les entrées de ce dictionnaire sont essentiellement liées à la charpente, à la mâture et au gréement, parfois corrigées par une tierce personne. Toutefois, son ou ses auteurs se distinguent de celui du traité par une moindre connaissance de la charpente navale, suggérant plutôt un érudit ayant une connaissance livresque de l'architecture navale. Contrairement au traité dont nous connaissons l'auteur, aucun indice ne nous permet d'identifier les rédacteurs du dictionnaire. Ce manuscrit s'inscrit à une période de notre histoire maritime où notre flotte est à son apogée et se modernise grâce, en particulier, au retour d'expérience de la guerre de Hollande. Suite à cet événement, une réflexion fut menée, depuis le sommet de l'État, pour améliorer l'architecture et les qualités nautiques de nos vaisseaux.

Le 30 septembre 2015.

Michel Daeffler
Docteur en histoire
Ingénieur d'étude au CNRS
michel.daeffler@unicaen.fr

[4] Au folio 29, l'auteur précise : « Premierement les vaisseaux a trois ponts doivent avoir de largeur de dehors en dehors le quart de la longueur de la quille prise de l'etrave a l'etambord et un pied de plus… », alors que le règlement original précise : « Sa Majesté veut qu'à lavenir les vaisseaux à trois ponts ayent de largeur de dehors en dehors le quart de la longueur de l'estrave à l'estambot, & même un pied d'avantage… ».
[5] Estienne MICHALLET, *Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arcenaux de marine*, Paris, 1689.
[6] Voir les analyses des mss fr 12396 et fr 19110.