



HAL
open science

DicoMarine - Étude 4: La structure des articles dans les dictionnaires de marine français du XVIIIe siècle

Jacques François

► **To cite this version:**

Jacques François. DicoMarine - Étude 4: La structure des articles dans les dictionnaires de marine français du XVIIIe siècle. 2015. hal-01263671

HAL Id: hal-01263671

<https://hal.science/hal-01263671>

Preprint submitted on 28 Jan 2016

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.



La structure des articles dans les dictionnaires de marine français du XVIII^e siècle

Jacques FRANÇOIS

1. Quelques termes de lexicographie : ARTICLE, ENTRÉE, MACROSTRUCTURE, MICROSTRUCTURE et NOMENCLATURE

Comme tous les dictionnaires de la langue française, mais avec un certain retard, les dictionnaires de marine ont adopté progressivement, à partir du XIX^e siècle, un format standard calqué sur celui des dictionnaires de langue. Afin de décrire plus précisément en quoi les dictionnaires du XVIII^e siècle s'en écartent, il est nécessaire d'introduire et de définir quelques termes techniques (les définitions qui suivent s'inspirent de celles du *Dictionnaire de lexicologie française* de H. et J. Tournier, Ellipses, 2009).

Le premier souci d'un lexicographe – qu'il s'agisse de la fabrication d'un dictionnaire de langue générale ou de langue de spécialité – est d'établir la liste des mots qu'il entend inventorier, définir et illustrer, ce qui constitue la **NOMENCLATURE** du dictionnaire. Les « mots » à inventorier peuvent être

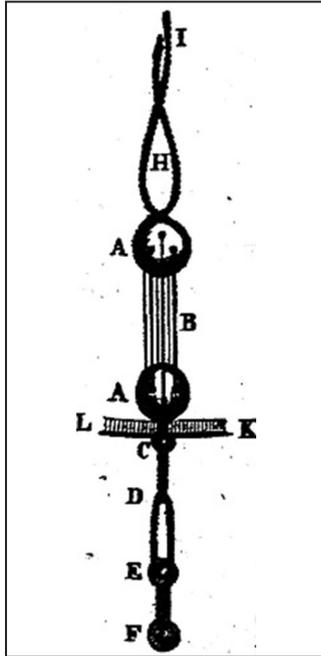
- simples (à l'écrit une chaîne de caractères que n'interrompt ni blanc ni tiret, ex. *artimon*), ou
- composés, cette composition étant fixée par un ou plusieurs tirets, avec des pratiques fluctuantes ; ainsi *cap de mouton* est écrit sans tiret dans les dictionnaires de marine du 18^e siècle, mais le PETIT ROBERT (2009) écrit *cap-de-mouton* pour indiquer clairement qu'il s'agit d'une expression figée, ce que les lexicologues appellent un **POLYLEXÈME**.

En général les mots simples sont traités comme des **VEGETTES** (ou adresses). La terminologie n'est pas rigoureusement fixée, le mot-vedette étant également appelé **ARTICLE** ou **ENTRÉE**. Je propose de réserver le terme ENTRÉE à un pavé typographique simple limité à une définition du mot-vedette et une ou plusieurs illustrations (éventuellement enrichies d'un commentaire) et le terme **ARTICLE** à un pavé typographique structuré subdivisé en différentes entrées comportant chacune définition et illustration(s). Dans la pratique lexicographique moderne, les mots-vedettes composés introduisent généralement des entrées distinctes dans le cadre d'un pavé typographique structuré. Mais, particulièrement pour les mots du type N1-N2, cela pose le problème du rattachement de la vedette [N1-N2] soit à N1, soit à N2.

Ainsi *cap-de-mouton* (ou *cap de mouton*) peut en principe compléter l'article *cap* ou l'article *mouton*. Le français étant une langue à ordre déterminé-déterminant, *de-mouton* joue dans le mot composé le rôle de déterminant et *cap* celui de déterminé, il est donc logique de rattacher le mot composé à ce premier constituant, le *cap-de-mouton* étant un type particulier de *cap* (dans le sens de « tête », comme dans la tournure de *pied en cap*). Par ailleurs, si *cap-de-mouton* était intégré au pavé typographique de *mouton* ou disposé à la suite de *mouton*, il serait nécessaire de prévoir un renvoi dans ou après l'article *cap* du type « *cap-de-mouton* ► voir *mouton* », ce qui serait malcommode.

La **NOMENCLATURE** est donc constituée principalement des mot-vedettes, têtes d'**ARTICLE**, et secondairement des mots composés, têtes d'**ENTRÉE** lexicale, elles-mêmes composantes d'un article. L'ensemble des pavés typographiques, simples ou structurés, constitue la **MACROSTRUCTURE** du dictionnaire. L'organisation d'un pavé typographique constitue sa **MICROSTRUCTURE**.

Macrostructure et microstructure entretiennent un rapport de vases communicants : si un mot composé est intégré au bloc typographique de l'un de ses deux composants (par ex. *cap-de-mouton* intégré à l'article *cap*), la microstructure de l'article est enrichie et la macrostructure du dictionnaire est appauvrie (la nomenclature primaire diminue) ; inversement si un mot composé est introduit comme une vedette avec son pavé typographique propre, la microstructure de l'article du premier composant est appauvrie et la



← Illustration de *cap de mouton* (Jal, 1848, p. 403)

macrostructure du dictionnaire est enrichie.

Globalement les dictionnaires français de marine du XVIII^e siècle sont dénués d'articles structurés, leur macrostructure se compose d'une quantité importante de pavés simples, un pour chacun des sens du mot-vedette et un par mot composé (et par composé de composé, comme *cap de mouton de martinet*). Leur évolution entre le XVIII^e et le XIX^e siècle est caractérisée par une intégration progressive des différents sens et des mots composés, c'est ce que je me propose d'illustrer.

2. Types de dictionnaires à l'âge classique

Les auteurs des premiers dictionnaires de la langue française n'ont pas attendu l'apparition de véritables dictionnaires de marine (en premier, le *Dictionnaire des termes propres de marine* de Desroches publié en 1687) pour introduire au moins les termes les plus courants et en fournir des définitions précises, par exemple :

► Jean Nicot, *Le Thresor de la langue francoyse* (1606) :

Fregate, C'est une espede de vaisseau de mer long et armé, moindre que le Brigantin, qu'on meine ordinairement à la suite des Galeres, pour envoyer descouvrir et porter nouvelles en diligence çà et là, dont aucuns le rendent par Celox, f. *penac*. Est la seconde espede de vaisseau de bas bord à bancs et avirons, plus grand que la Falouque: Car elle est de huit à neuf bancs de chasque bande ou costé, à un aviron et rameur pour banc, et moindre que le Brigantin, Aphractum. Duquel mot il semble estre tiré, dont l'usage estoit familier aux Rhodiens. Cicer. lib. 5. ad Attic. Epist. 11.

À la fin du XVII^e siècle, Furetière est le premier à fournir des articles rigoureusement structurés. Ainsi pour la vedette *frégate*, il fournit successivement une définition large, une localisation, une définition étroite, une spécification (la *frégate légère*) et des usages (navigation à voile ou à rames, accueil des vaisseaux dans les ports, voir page suivante).

Cependant, cet article de Furetière ne fournit pas d'exemples, contrairement à la première édition, quatre ans plus tard, du *Dictionnaire de l'Académie française*, lequel définit en revanche une *frégate* de manière rudimentaire. Le premier article relève plutôt d'une vision **ENCYCLOPÉDIQUE** et le second d'une vision **LINGUISTIQUE**.

► Antoine Furetière, *Dictionnaire universel* (1690) :

F R E G A T E, s. f. est un petit vaisseau à rames moindre que le brigantin. On s'en sert sur la Méditerranée, & sur l'Océan. C'est un vaisseau de guerre un peu plus bas & plus long que les autres, qui est léger à la voile, & peu chargé de bois, qui n'a d'ordinaire que deux ponts. la *Fregate légère*, est un petit vaisseau de guerre, bon voilier, qui n'a qu'un pont, & est monté depuis 16. pieces de canon, jusqu'à 25. Il y a des *Frégates* qui vont à voiles & à rames. Les places maritimes ont des *Frégates* qu'on envoie au devant des vaisseaux qui veulent y aborder pour les reconnoître.

← définition large

← localisation

← définition étroite

← spécification

← usages



► *Dictionnaire de l'Académie française, 1^{re} édition (1694) :*

FREGATE. s. f. Sorte de vaisseau de haut bord, moindre & plus léger que les grands vaisseaux. *Armer une frigate. équiper une frigate. Capitaine de frigate. monter une frigate.*

Trois quarts de siècle plus tard, la 4^e édition du même dictionnaire adjoint le sens ornithologique de frégate sous la forme d'un second pavé typographique.

► *Dictionnaire de l'Académie française, 4^e édition (1762) :*

FREGATE. s. f. Sorte de vaisseau de haut bord, moindre & plus léger que les grands vaisseaux. *Armer une frigate. équiper une frigate. Capitaine de frigate. monter une frigate.*

FRÉGATE. s. f. Oiseau de mer, ainsi nommé, parce que son vol est très-rapide. Il a sept ou huit pieds d'envergure. Il s'avance fort loin sur la mer, & il s'élève très-haut ; cependant il aperçoit toujours les poissons volants, & dès qu'ils paroissent au-dessus de l'eau, l'oiseau s'abaisse précipitamment pour les enlever avec le bec ou les serres.

Il faut attendre le *Littré* un siècle plus tard pour que la disposition moderne des articles lexicographiques se mette en place, avec des entrées numérotées qui constituent un pavé structuré. La 1^{re} entrée fournit le sens le plus ancien, la 2^e introduit la *frégate légère* évoquée par Furetière, la 3^e le sens moderne avec le composé *frégate d'avis*. Littré connaît bien les dictionnaires de marine de son temps, car cette entrée fait référence au *Glossaire nautique* d'Augustin Jal (1848) et au *Dictionnaire de marine* du vice-amiral Willaumez (1820). Enfin la 4^e entrée introduit le sens « oiseau de mer » avec une citation qui permet de comprendre la métaphore à l'origine de la dérivation de sens « ... la frégate a donné son nom à l'oiseau... »).

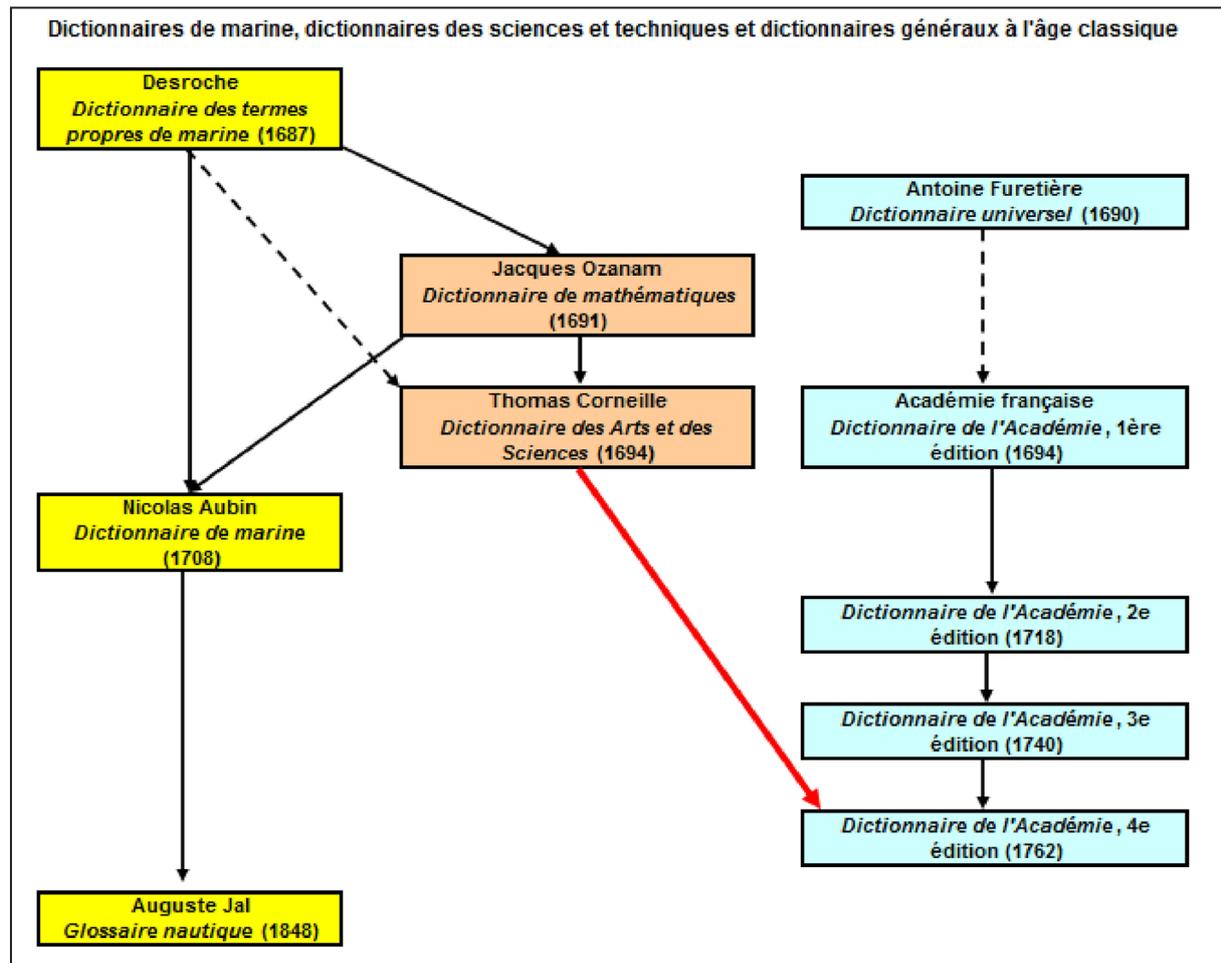
► *Émile Littré, Dictionnaire de la langue française (1872-1877) :*

FRÉGATE (*fré-ga-t'*) s. f.

1. Anciennement, très petit bâtiment à rames, usité dans la Méditerranée, quelquefois ponté, plus ordinairement découvert ♦ On a dit *fragate*. *Nous fusmes deux jours à l'entour tantost avançant, tantost reculant jusques à ce que nous resolumes de prendre la fragate ou caïque de nostre vaisseau, pour nous porter à Jaffa*, Relation journ. du voyage de Levant, fait et décrit par Beauveau, Nancy, 1619, dans JAL.
2. Frégate légère, nom donné aux premières transformations de la frégate en vaisseau de guerre (vers 1660).
3. Aujourd'hui, bâtiment de guerre qui, pour la force, vient après les vaisseaux de ligne, le plus grand des navires de guerre à une seule batterie. ♦ SEIGNELAY, à de Seuil, 31 oct. 1678, dans JAL : *À l'égard de la Mutine, puisque le capitaine qui l'a montée n'a point rencontré de frégate à qui il n'ait gagné le vent, il faut qu'elle serve de modèle pour les frégates qui seront bâties à l'avenir* ♦ WILLAUMEZ, *Dict. Frégate.* : Par le nom de frégate on entendait un bâtiment d'une marche supérieure, et de là on disait de tout autre bâtiment dont la marche était rapide, qu'il marchait comme une frégate ; depuis longtemps les vaisseaux marchent mieux que les frégates ♦ *Frégate d'avis*, petit navire qui porte des paquets et des ordres à l'armée, et qui sert aussi à aller reconnaître les vaisseaux.
4. Oiseau de mer des tropiques, qui vole fort loin des terres ♦ BUFF., *Ois. t. XVI, p. 152*, dans POUGENS : *Le meilleur voilier, le plus vite de nos vaisseaux, la frégate, a donné son nom à l'oiseau qui vole le plus rapidement et le plus constamment sur les mers.*



En marge de ces dictionnaires de langue, paraissent à la fin du XVII^e siècle deux dictionnaires scientifiques et techniques, d'abord le *Dictionnaire de mathématiques* (couvrant en réalité de nombreux domaines scientifiques avec les mathématiques comme commun dénominateur) de Jacques Ozanam en 1691, puis le *Dictionnaire des arts et des sciences* de Thomas Corneille qui paraît en deux tomes en 1694 comme complément à la 1^{ère} édition du *Dictionnaire de l'Académie* (lui aussi en deux volumes). Ces dictionnaires vont jouer un rôle d'intermédiaire entre les dictionnaires de langue et ceux de spécialité, en particulier pour le vocabulaire de marine celui de Nicolas Aubin en 1702. En 1762, pour la 4^e édition du *Dictionnaire de l'Académie*, les deux composantes de 1694 sont réunies en un seul dictionnaire, linguistique et encyclopédique (cf. Figure ci-dessous).



3. Micro- et macrostructure de trois dictionnaires de marine du XVIII^e siècle

◆ Nicolas AUBIN, *Dictionnaire de marine, contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale* (1702)

Aubin était un pasteur de l'Église réformée réfugié en Hollande puis à Londres à la suite de la révocation de l'Édit de Nantes. Son dictionnaire a été édité à Amsterdam et l'auteur y a fourni la traduction de tous les termes en hollandais. Cela n'est pas seulement dû au lieu d'édition mais surtout à la suprématie des Provinces Unies dans la construction navale et à sa place éminente dans le commerce maritime.

En consultant l'extrait du dictionnaire d'Aubin concernant les emplois de *cap* et de ses composés, on constate que les normes de présentation des entrées lexicales des mots composés, des locutions et des collocations ne sont pas encore fixées. Il n'y a pas d'article structuré, seulement une succession de brefs pavés typographiques tels que la vedette *cap* seul (en majuscules), les articles suivants ayant pour vedette *cap* en combinaison avec par exemple *porter, avoir, doubler*, etc.



Ensemble des articles *CAP* dans le *Dictionnaire de marine* de Nicolas Aubin (1702) :

CAP, *Proüe. Boeg, Neus, Hoofd van 't Schip.*
 C'est la tête, l'éperon, la pointe, ou l'avant d'un vaisseau. On dit, Mettre le cap, Porter le cap, Avoir le cap à terre ou au large, pour dire, Mettre la proüe du vaisseau du côté de la terre, ou de la mer. Le vaisseau Corsaire mit le cap sur nous, & nous portions le cap au plus près du vent. Ils mirent le cap sur Malte. Ils avoient le cap sur Messine. Nous avons le cap à l'Est. Nous avons le vent devant, & le cap au Nord-est. Le cap est au trente-quatrième degré. Notre chemin pour ariver se doit faire en longitude, & le cap à l'Est nous y porte. La terre paroïssoit au Sud, où, pour-lors, nous avons le cap. On dit aussi, Tourner. Ils tournèrent le cap sur nous, à la voile & à la nage.

PORTER le cap, Mettre le cap, *Steevenen, Besteevenen, Aanleggen, Wenden.*

PORTER le cap sur l'ennemi. *Tegen den vyandt aanleggen, of de boeg wenden; Koers op den vyandt aanstellen; Het hoofd na den vyandt toe leggen.*

PORTER le cap à l'Oüest. *West aanleggen.*

AVOIR le cap au Sud, au Nord. *Met het hoofd om 't Suid, om 't Noord leggen.*

AVOIR le cap à la mer. *'t Zee-waarts in steeken.*

PORTER le cap à la mer. *'t Zee-waarts aanleggen, inwenden, Aan zee wenden.*

AVOIR le cap à marée. *Voor vloedt leggen, Voor 't ty leggen.*
 Cela se dit lors que le vaisseau présente l'avant au courant de la mer.

PORTER le cap au vent. *De neus in de windt setten, Met de neus in de windt steeken.*
 C'est présenter le cap au vent, comme si l'on vouloit aller debout au vent.

OU as-tu le cap? *Waar hebt gy de steven? Hoe leit 't aan? Waar leit 't aan 't kompas? Hoe stuurt gy op 't kompas?*



CAP, Promontoire. *Hock, Kaap, Zee-hoefdt.*

C'est une pointe ou langue de terre, qui s'avance dans la mer.

DOUBLER le cap, Parer le cap. *Een kaap te boven komen, of raaken.*

C'est passer au-delà du cap. Le vent étant Sud-est nous doublâmes le cap. Comme la nuit s'approchoit quand il nous fallut doubler le cap, & que même tout le long du jour il avoit fait une grande brume, notre Pilote fit gouverner d'un quart de rumb de plus vers le large de la mer, afin de nous parer des terres; & si la marée eût poussé à la côte, nous eussions allargué d'un demi-rumb de plus.

CAPS de mouton. *Juffers.*

Ce sont de petits billors de bois, taillez en façon de poulie, plus épais par le milieu que par les bords, qui sont environnez & fortifiez d'une bande de fer, pour empêcher que le bois n'éclate. Le cap de mouton est percé par trois endroits sur le plat, aiant à chaque trou une ride, c'est ainsi qu'on appelle une petite corde qui sert à plusieurs autres usages. Il faut, pour l'équipement d'un vaisseau treize douzaines de caps de mouton. Nous ne pûmes jamais affermir nos haubans faute de caps de mouton.

„Les Caps de mouton servent principalement à rider les haubans & les étais. C'est par leur moien qu'on roidit ou lâche ces manoeuvres dormantes, selon qu'on y est obligé par le tems qu'il fait. Ils servent aussi à donner la forme aux trelingages, qui sont au haut des étais, aiant divers petits trous par où passent les marticles. Ils sont en même tems une espèce d'ornement au vaisseau. Ils sont de figure ovale, & plats; & ceux des haubans sont amarrez aux porte-haubans, ou aux cadènes.

„Les Caps de mouton des grands haubans sont amarrez aux porte-haubans, moitié dans les haubans, moitié dans les cadènes; & comme les cordages neufs se lâchent, il faut les roidir autant qu'il se peut, en funant.

CAP de mouton de martinet, *Dood-mans-oog.*

C'est un cap de mouton sur l'étai, qui a la figure ovale, d'où partent plusieurs lignes, qui vont en-s'élargissant en patte d'oie, sur le bord de la hune, pour empêcher les huniers de se couper contre la hune. On appelle ces lignes, Marticles & Trelingage. Voiez, Martinet, Marticles, & Trelingage.

CAP de mouton à croc. *Een beslaagen Juffer.*

Ce sont des caps de mouton où il y a un croc de fer, pour accrocher au côté d'une chaloupe. C'est-là qu'on a coutume de les faire servir, pour retenir les haubans.

CAP de More, Tête de More, Bloc, Chouquet. Voiez, Chouquet.

Cap est d'abord défini dans son sens naval, ce qui se comprend pour un dictionnaire de marine, même si le sens géographique qui ouvre la colonne de droite (p. 5) est premier. Dans les deux cas, ce sont surtout des constructions verbales qui sont répertoriées dans le désordre (*porter / mettre / avoir le cap* + direction pour le cap du navire ; *doubler le cap* pour le promontoire). Viennent ensuite les noms composés *cap de mouton* (sous-spécifié en *cap de mouton de martinet / à croc*) et *cap de more*. La partie encyclopédique de l'article est marquée par des guillemets à gauche.

La reproduction ci-dessous des deux pages 164-165 du dictionnaire d'Aubin permet de constater que les limites de ce qui concerne la vedette *cap* y sont très difficiles à repérer.



DicoMarine

Bibliothèque virtuelle des dictionnaires de marine (17^e-19^e siècle)

<p>164 C. A.</p> <p>des de coco, qui fourissent des voiles de natte, en forme de triangle, dont les Nègres de la côte de Coromandel se servent pour aller pêcher. Ils font à le cul dans l'eau, assis comme des linges, & ne font aucune difficulté d'aller à dix ou douze lieues au large. La mer en est quelquefois couverte. Ils vont vite pour peu qu'il vente, & de loin on les prendroit pour des oiseaux qui volent sur la surface des ondes.</p> <p>CAP, Proüe. <i>Boeg, Nieu, Hoofd van 's Schip.</i> C'est la tête, l'épéron, la pointe, ou l'avant d'un vaisseau. On dit; Mettre le cap, Porter le cap, Avoir le cap à terre ou au large, pour dire, Mettre la proue du vaisseau du côté de la terre, ou de la mer. Le vaisseau Corfaire mit le cap sur nous, & nous portions le cap au plus près du vent. Ils mirent le cap sur Malte, & ils avoient le cap sur Messine. Nous avons le cap à l'Est. Nous avons le vent devant, & le cap au Nord-est. Le cap est au trente-quatrième degré. Notre chemin pour arriver se doit faire en longitude, & le cap à l'Est nous y porte. La terre paroïssoit au Sud, où, pour-lors, nous avions le cap. On dit aussi, Tourner. Ils tournèrent le cap sur nous, à la voile & à la rame.</p> <p>PORTER le cap, Mettre le cap. <i>Steevenen, Bestevoten, Aanleggen, Wenden.</i></p> <p>PORTER le cap sur l'ennemi. <i>Tegen den vyandt aanleggen, of de boeg wenden; Keeren op den vyandt aanstellen; Het boesde na den vyandt toe leggen.</i></p> <p>PORTER le cap à l'Oüest. <i>West aanleggen.</i></p> <p>AVOIR le cap au Sud, au Nord. <i>Met het boesd om 's Zuid, om 's Noord leggen.</i></p> <p>AVOIR le cap à la mer. <i>'t Zee-waerts in steeken.</i></p> <p>PORTER le cap à la mer. <i>'t Zee-waerts aanleggen, invarenden, Aan zee wenden.</i></p> <p>AVOIR le cap à marée. <i>Voer vloedt leggen, Voer 't ty leggen.</i> Cela se dit lors que le vaisseau présente l'avant au courant de la mer.</p> <p>PORTER le cap au vent. <i>De neus in de windt steven, Met de neus in de windt steeken.</i> C'est présenter le cap au vent, comme si l'on vouloit aller debout au vent.</p> <p>OU as-tu le cap? <i>Waar hebt gy de steven? Hoe leit 't aan? Waar leit 't aan 't kempas? Hoe steunt gy op 't kempas?</i></p> <p>CAP, Promontoire. <i>Hoek, Kaap, Zee-hoofd.</i> C'est une pointe ou langue de terre, qui s'avance dans la mer.</p> <p>DOUBLER le cap, Parer le cap. <i>Een kaap te boven kómen, of raaken.</i> C'est passer au-delà du cap. Le vent étant Sud-est nous doublâmes le cap. Comme la nuit s'approchoit quand il nous fallut doubler le cap, & que même tout le long du jour il avoit fait une grande brume, notre Pilote fit gouverner d'un quart de rumb de plus vers le large de la mer, afin de nous parer des terres; & si la marée eût poussé à la côte, nous eussions allargué d'un demi-rumb de plus.</p> <p>CAPS de mouton. <i>Juffer.</i> Ce sont de petits billots de bois, taillez en façon de poulie, plus épais par le milieu que par les bords, qui sont environnez & fortifiez d'une bande de fer, pour empêcher que le bois n'éclate. Le cap de mouton est percé par trois endroits sur le plat, niant à chaque trou une ride, c'est ainsi qu'on appelle</p>	<p>165 C. A.</p> <p>appelle une petite corde qui sert à plusieurs autres usages. Il faut, pour l'équipement d'un vaisseau treize douzaines de caps de mouton. Nous ne pûmes jamais affermir nos haubans faute de caps de mouton.</p> <p>Les Caps de mouton servent principalement à rider les haubans & les étais. C'est par leur moyen qu'on roïdit ou lâche ces manoeuvres dormantes, selon qu'on y est obligé par le tems qu'il fait. Ils servent aussi à donner la forme aux trelingages, qui sont au haut des étais, aiant divers petits trous par où passent les marticles. Ils sont en même tems une espèce d'ornement au vaisseau. Ils sont de figure ovale, & plats; & ceux des haubans sont amarréz aux porte-haubans, ou aux cadènes.</p> <p>Les Caps de mouton des grands haubans sont amarréz aux porte-haubans, moitié dans les haubans, moitié dans les cadènes; & comme les cordages neufs se lâchent, il faut les roïdir surant qu'il se peut, en fûtant.</p> <p>CAP de mouton de martinet. <i>Dood-mans-oog.</i> C'est un cap de mouton sur l'étais, qui a la figure ovale, d'où partent plusieurs lignes, qui vont en s'élargissant en patte d'oie, sur le bold de la hunne, pour empêcher les huniers de se couper contre la hunne. On appelle ces lignes; Marticles & Trelingage. Voyez, Martinet, Marticles, & Trelingage.</p> <p>CAP de mouton à croc. <i>Een bejaagen Juffer.</i> Ce sont des caps de mouton où il y a un croc de fer, pour accrocher au côté d'une chaloupe. C'est-là qu'on a coutume de les faire servir, pour retenir les haubans.</p> <p>CAP de More. Tête de More. Bloc. Chouquet. Voyez, Chouquet.</p> <p>CAPACITÉ. La Capacité d'un vaisseau. <i>De groote van een schip.</i> C'est son port, l'étendue & l'espace qu'il a pour contenir. Le lest étoit répandu à plomb au pié du grand mâts, sans être répandu dans le reste de la capacité du vaisseau.</p> <p>CAPE, ou Grand-paësi. <i>Schooverzeil.</i> C'est la grande voile.</p> <p>ETRE à la cape. <i>Met 's Schooverzeil byleggen, of Met 's Schooverzeil en de besaan byleggen.</i> C'est ne porter que la grande voile bordée, & amurée tout-arrière. On met aussi à la cape avec la misène & l'artimon.</p> <p>CAPE'ER, Capier, Capeier, Aller à la cape. Mettre le vaisseau à la cape. <i>Met een zeil byleggen, of byhouden, Met 's Schooverzeil overstaen, Onaer een Schooverzeil leggen, of zeilen.</i> C'est faire servir la grande voile seule, après avoir fêlé toutes les autres, & portant le gouvernail sous le vent mettre le vaisseau côté-à-travers, pour le laisser aller à la dérive, & se maintenir dans le parage où l'on est, surant qu'il est possible; soit pendant un vent forcé, & de gros tems, soit de beau tems, quand la nuit ou la brume vous suspend auprès d'une côte que vous n'avez pas encore reconnüe, & où, par précaution, vous ne voulez aborder que de jour. Que si le vent n'est pas forcé, on porte aussi la misène, & quelquefois on y ajoite l'artimon; mais de gros tems on les amène aussi-bien que les perroquets & les huniers, pour donner moins de prise au vent, & si l'orage est si grand qu'on ne puisse plus capeier, on fait le jet, & on met le vaisseau à sec, le laissant aller à mâts & à cordes. Nous craignons, de crainte de trop approcher la terre.</p> <p style="text-align: right;">X 3 C.A.</p>
--	--

◆ Alexandre SAVÉRIEN, Dictionnaire historique, théorique et pratique de marine (1758)

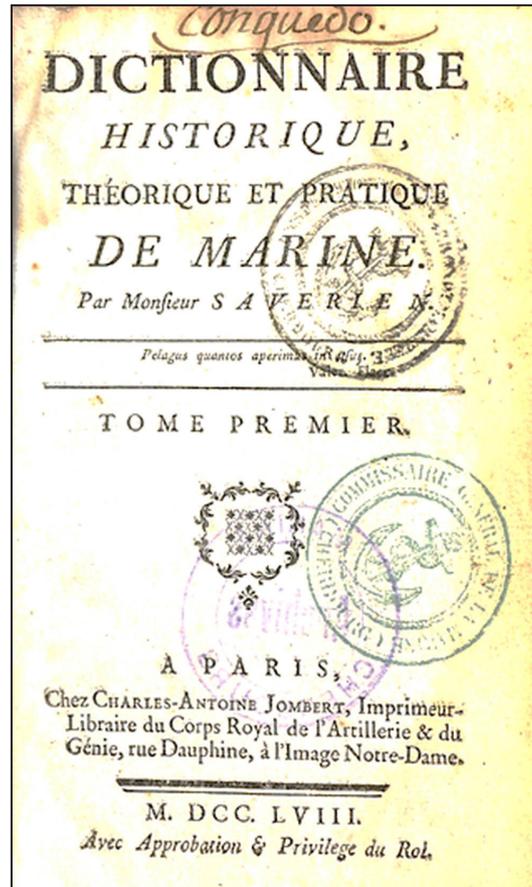
Un demi-siècle plus tard, l'ensemble des articles *cap* (p. 8) est bien mieux structuré dans le dictionnaire (monolingue) de Savérien.

Le partage entre la macrostructure du dictionnaire et la microstructure des articles est plus pertinent : l'ensemble des articles, c'est-à-dire des pavés typographiques concernant la vedette *cap*, se subdivise en deux articles principaux pour les deux sens de la vedette (1. avant du vaisseau, 2. promontoire) moyennant l'intégration des locutions et des collocations dans ces deux articles (par ex. pour 1 : *porter / avoir le cap à terre ou au large, avoir le cap à marée, porter le cap au vent* ; pour 2 : *Cap de Finistère, Cap de bonne Espérance, doubler un cap*). Les vedettes dérivées continuent à constituer des articles indépendants.

Cependant, contrairement au dictionnaire d'Aubin, les considérations encyclopédiques ne sont pas clairement distinctes des indications linguistiques (ex. colonne de droite : « Ce passage demande quelques attentions... »).

Le groupe d'articles présente une particularité typographique qui permet un repérage plus aisé que dans le dictionnaire d'Aubin. Dans celui-ci la vedette primaire *cap* (dans chacun de ses deux sens, nautique et géographique) et les vedettes secondaires *porter (le cap)*, *doubler (le cap)*, etc. figurent toutes en caractères majuscules. Chez Savérien, en revanche, seule la vedette primaire (et dans son premier sens, toujours nautique) figure en majuscules, tandis que les vedettes secondaires se présentent en petites capitales. L'effet visuel est efficace pour le lecteur entraîné.

On peut s'en assurer (p. 9-10) en observant les pages originales (p. 202-204) : *CAP* et ses vedettes secondaires sont compris entre *CANTINE* (p. 203) et *CAPACITÉ D'UN VAISSEAU*, vedettes primaires présentées en majuscules.



Ensemble des articles **CAP** dans le dictionnaire de Savérien (1758) :

CAP. C'est l'avant du vaisseau. *Voyez* EPERON. On dit, porter le *cap*, ou avoir le *cap* à terre ou au large, pour dire, mettre la proue du vaisseau du côté de la terre ou de la mer. Lorsqu'on veut sçavoir quel rumb de vent on tient, on demande au timonier où il a le *cap*, c'est-à-dire, à quel air de vent la proue du vaisseau est dirigée. C'est encore une façon de parler des gens de mer; de dire, porter le *cap* au vent, avoir le *cap* à marée. La première expression signifie qu'on présente la proue au vent, comme si l'on vouloit aller debout au vent; & la seconde, que le vaisseau présente la proue au courant de la mer.

CAP. Promontoire. C'est une pointe ou langue de terre, qui s'avance dans la mer. Les *Caps* les plus fameux sont, le *Cap Verd*, le *Cap de Finistère*, en Espagne, le *Cap de Bonne Espérance*, &c. Ce dernier surtout, qui a été découvert en 1500 par *Vasco de Gama*, Portugais, a ouvert le chemin de la navigation aux Indes.

Quand on passe au-delà d'un *cap*, on appelle cela



Dico Marine

Bibliothèque virtuelle des dictionnaires de marine (17^e-19^e siècle)

le doubler. Ce passage demande quelques attentions. 1°. Si c'est la nuit, ou dans un temps de brume, il faut toujours s'en écarter, en passant d'un demi-quart de vent. 2°. Si quelque marée porte dessus le cap, on prend toujours, ou on doit prendre un rumb de vent entier, plus ou moins, selon la violence des marées.

CAP DE MOUE. Voyez CHOUQUET.

CAP DE MOUTON. Petit billot de bois, taillé en forme de poulie, environné d'une bande de fer, percée en trois endroits sur le plat, pour y passer des cordes ou rides, servant à divers usages, & surtout à rider & à affermir les haubans & les étais. On en met ordinairement treize douzaines pour l'équipement d'un vaisseau.

CAP DE MOUTON A CROC. Cap de mouton, qui a un croc de fer pour accrocher à côté d'une chaloupe, où l'on a coutume de le faire servir, afin de retenir les haubans.

CAP DE MOUTON DE MARTINET. C'est un cap de mouton, où passent les lignes des trélingages des étais des vaisseaux François, & qui sont au bout du martinet, à l'artimon & à la vergue.

CAP DE MOUTON SUR L'ÉTAI. Voyez MOQUES DE TRÉLINGAGE.

202

CAN

CAN

Les Sauvages de la Terre de feu (*Terra del fuego*), & des autres Îles Magellaniques, font leurs canots d'écorces d'arbres, qu'ils courbent pour leur donner des façons, en coupant des bandes où ils jurent à psapos, de telle sorte qu'un canot fini, ressemble à une gondole de Venise. Ce travail se fait ainsi. Ils posent les écorces sur de petites pièces de bois, à peu-près de la même manière qu'on met ici les vaisseaux sur le chantier. Là ils contraignent l'écorce à prendre la forme de gondole, & ils la contiennent quelque temps dans cette situation. Lorsqu'ils sont certains que cette écorce a pris le plis nécessaire, ils affermissent la sole & les côtes avec des bois forts minces, qu'ils mettent en travers, depuis l'avant jusqu'à l'arrière; & au haut, sur le bord, ils posent encore une autre écorce qui regne tout autour, & qui sert comme de carreau, & ont grand soin de bien lier le tout ensemble.

Ces canots ont dix, douze, quatorze & jusqu'à seize pieds de long, & deux pieds de large. Ils sont à sept ou huit places, où peuvent contenir sept ou huit hommes, qui rament debout aussi vite que les rameurs d'une chaloupe bien garnie.

Enfin les navigateurs nous ont encore appris que les Sauvages du détroit de David ont des canots particuliers. Ce sont des bateaux en forme de navettes, long de sept à huit pieds, & large de deux. Ils sont composés de petites baguettes de bois, pliant en forme de claie, couverte de peau de chien marin. Chaque canot ne peut porter qu'un homme, qui s'assied dans un trou pratiqué au milieu. Ces petits bateaux servent, à ces Barbares, à aller à la pêche, & à faire entr'eux le peu de commerce que leur pauvreté & leur indolence leur peuvent permettre.

CANTANETTES, terme de galère. Petites ouvertures rondes, entre lesquelles est le gouvernail, & qui donnent le jour au gargon.

CAN

CAP

205

CANTIBAI. Nom que les cha-pentiers donnent aux pièces de bois ou d'os qui sont pleines de fentes, & qui ne valent guère.

CANTIMORONS ou **CATIMORONS.** Assemblages de plusieurs canots de bois, liés ensemble avec des cordes de coco, garnis de voiles, de sautes en forme de triangle, & qui sont en usage sur la côte de Comorandé. Les Nègres de cette côte s'en servent principalement pour la pêche & pour le trafic à peu de distance. Ces canots vont fort vite, pour peu qu'il fasse du vent. Ceux qui les conduisent, sont ordinairement à moitié dans l'eau, assis comme des singes, parce qu'il n'y a dans ces sortes de bateaux, de la plus grande forme, qu'un endroit un peu élevé vers le milieu, pour mettre les marchandises.

CANTINE. Peut aussi dire divisé en plusieurs cellules, dont on se sert, sur mer, pour mettre les bouteilles qu'on veut transporter.

CAP. C'est l'avant du vaisseau. Voyez EPERON. On dit, porter le cap, ou avoir le cap à terre ou au large, pour dire, mettre la proue du vaisseau du côté de la terre ou de la mer. Lorsqu'on veut savoir quel rumb de vent on tient, on demande au timonier où il a le cap, c'est-à-dire, à quel air de vent la proue du vaisseau est dirigée. C'est encore une façon de parler des gens de mer; de dire, porter le cap au vent, avoir le cap à crâtes. La première expression signifie qu'on présente la proue au vent, comme si l'on vouloit aller debout au vent; & la seconde, que le vaisseau présente la proue au courant de la mer.

CAP. Promontoire. C'est une pointe ou langue de terre, qui s'avance dans la mer. Les Caps les plus fameux sont, le Cap Verd, le Cap de Finisère, en Espagne, le Cap de Bonne Espérance, &c. Ce dernier surtout, qui a été découvert en 1500 par Vasco de Gama, Portugais, a ouvert le chemin de la navigation aux Indes.

Quand on passe au-delà d'un cap, on appelle cela



<p>204 CAP CAP</p> <p>le doubler. Ce passage demande quelques attentions: 1°. Si c'est la nuit, ou dans un temps de brume, il faut toujours s'en écarter, en passant d'un demi-quart de vent. 2°. Si quelque marée porte dessus le cap, on prend toujours, ou on doit prendre un rumb de vent entier, plus ou moins, selon la violence des marées.</p> <p>CAP DE MOUE. Voyez CHOUQUET.</p> <p>CAP DE MOUTON. Petit billot de bois, taillé en forme de poulie, environné d'une bande de fer, percée en trois endroits sur le plat, pour y passer des cordes ou rides, servant à divers usages, & surtout à rider & à affermir les haubans & les étais. On en met ordinairement treize douzaines pour l'équipement d'un vaisseau.</p> <p>CAP DE MOUTON A CROC. Cap de mouton, qui a un croc de fer pour accrocher à côté d'une chaloupe, où l'on a coutume de le faire servir, afin de retenir les haubans.</p> <p>CAP DE MOUTON DE MARTINET. C'est un cap de mouton, où passent les lignes des trélingages des étais des vaisseaux François, & qui sont au bout du martinet, à l'artimon & à la vergue.</p> <p>CAP DE MOUTON SUR L'ÉTAI. Voyez MOQUES DE TRÉLINGAGE.</p> <p>CAPACITÉ D'UN VAISSEAU. C'est son port, son étendue, & l'espace qu'il renferme.</p> <p>CAPALANIER. Voyez CAPLANIER.</p> <p>CAPE. C'est la grande voile.</p> <p><i>Etre à la cape:</i> C'est mettre le vaisseau en telle disposition, qu'il ne fasse presque point de chemin. Cela peut avoir lieu de différentes façons. 1°. En ne faisant servir que peu de voiles. 2°. En changeant leur disposition de telle manière que l'angle du vent sur la surface des voiles qui portent, soit très-petit. 3°. En gouvernant tellement le vaisseau, qu'il dérive beaucoup. Dans le premier cas, la vitesse du vaisseau diminuera en raison de la diminution de la surface des voi-</p>	<p>CAP CAP 205</p> <p>les: dans le second cas, comme le sinus des angles d'incidence du vent sur les voiles: enfin, dans le troisième cas cette diminution sera relative à l'augmentation de l'angle de la dérive. Lorsqu'on se détermine à diminuer la surface des voiles, il vaut mieux ne faire servir que la grande voile, au lieu des autres, parce qu'alors, outre la diminution des surfaces, on gagne encore par la situation de cette voile, qui fait que le vaisseau ne se meut que par des élans, & tombe beaucoup plus près du lit du vent.</p> <p>Ces manœuvres sont naturelles & fort expéditives: cependant les marins en font d'autres, qu'on peut varier à l'infini, & dont on jugera par le détail de celle-ci, qui est la plus en usage. Elle consiste à frêler d'abord les humiers, à amarrer les basses voiles, & à les bouliner. On court ensuite la plus près qu'on peut du vent, sans se mettre en danger de prendre vent devant, afin que le vaisseau n'aille presque point de l'avant, & dérive seulement par une ligne qui est entre le lit du vent & le rumb que l'on suit. Voyez pour les autres manœuvres, en usage parmi les marins, le <i>Recueil de différents Traités de Mathématique</i> du P. Hôte, tom. III, pag. 131.</p> <p>On se met ou on se tient à la cape, lorsqu'un vent forcé, ou la crainte d'un danger empêche qu'on ne fasse la route qu'on s'est proposé de suivre.</p> <p>CAPÉER, CAPIER ou CAPEYER. C'est faire servir la grande voile seule, après avoir frêlé toutes les autres, & porter le gouvernail sous le vent; & cela afin d'aller plus lentement, & de se maintenir plus longtemps dans un parage, soit de nuit, soit de gros temps; en un mot, quand on craint les côtes. Voyez à l'art. CAPR, <i>Etre à la cape</i>.</p> <p>CAPELER LES HAUBANS. C'est passer les haubans par-dessus la tête du mât, pour les mettre en place.</p> <p>CAPION DE POUPE. C'est une pièce de bois qui soutient la poupe d'une galère, & qu'on appelle <i>Estambord</i> à un vaisseau. Cette pièce a la forme d'un</p>
---	---

◆ Charles ROMME, *Dictionnaire de la marine française*, 1792

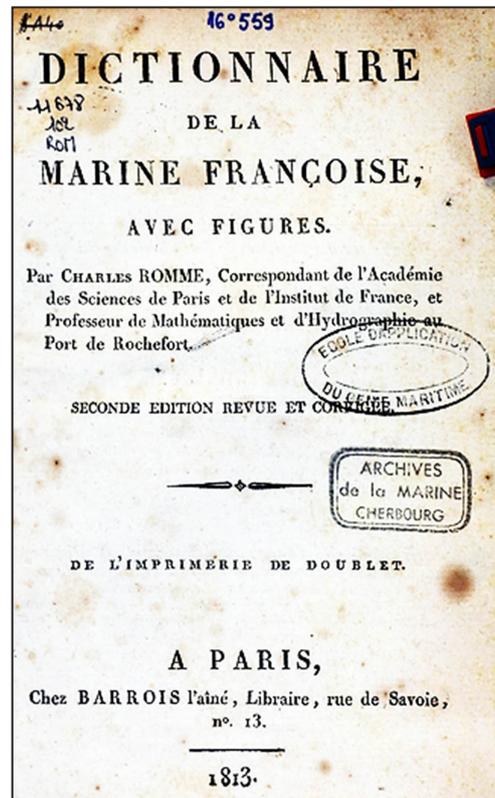
Les articles du dictionnaire de Romme, publié 34 ans après celui de Savérien, présentent une microstructure compacte avec des entrées numérotées dans un seul et même bloc typographique. L'article **CAP** présente cinq entrées (encadrées, cf. page suivante) :

- 1°. C'est le nom qu'on donne à des pointes de terre qui se prolongent vers la mer en conservant une élévation plus ou moins grande au-dessus de sa surface (...)
- 2°. Les marins donnent aussi le nom de cap *head of a ship* à la proue du vaisseau où ils sont embarqués, & lorsqu'ils sont en mer (...)
- 3°. Comme l'aiguille aimantée des boussoles dont on fait usage à la mer, sert à diriger la proue d'un vaisseau, la boîte porte intérieurement sur ses parois deux traits verticaux & distincts qu'on nomme caps de compas (...)
- 4°. Des chefs d'ouvriers, certains conducteurs de forçats, portent aussi le nom de *caps quartermen*.
- 5°. Parmi les objets qui composent le gréement d'un vaisseau, il y a des caps de mouton, qui sont des blocs de bois dont la forme est celle d'une sphere aplatie & dont le diamètre est celui d'une grosse poulie. Chaque cap de mouton, *dead eye*, (...).

Comme antérieurement dans le dictionnaire d'Aubin, les articles sont enrichis d'une traduction, cependant celles-ci ne sont non plus en hollandais, mais en anglais, ce qui atteste la place croissante de la marine britannique. Pour la première fois, le sens géographique (promontoire, entrée 1) passe avant le sens nautique (direction de la proue, entrée 2). Apparaissent également un nouveau mot composé (*cap de compas*, entrée 3) et un nouvel emploi (*chefs d'ouvriers*, *quarterman*, entrée 4).



L'organisation interne des entrées n'est pas de la forme habituelle, la définition étant remplacée (à l'exception de l'entrée 1) par une introduction qui débouche sur la désignation. On trouvera p. 13 l'article unifié *CAP* et p. 14-15 un aperçu de la disposition de cet article dans les p. 129-130.



.. CAP. f. m. Ce mot a plusieurs significations dans la marine : 1.^o c'est le nom qu'on donne à des pointes de terre qui se prolongent vers la mer en conservant une élévation plus ou moins grande au-dessus de sa surface, *Cape, or fore land or head-land* : 2.^o les marins donnent aussi le nom de cap *head of a ship* à la proue du vaisseau où ils sont embarqués, & lorsqu'ils sont en mer. Si un vaisseau a sa proue dirigée, vers un ennemi, ou vers la terre, ou vers la mer, il est dit avoir le cap *to lay the head* ou sur l'ennemi, ou sur la terre, ou au large ; *standing off*. Si un vaisseau s'avance sur telle direction, ou s'il suit la route qu'il doit faire, alors on dit qu'il a le cap, ou à tel air de vent, *head to N point* ; ou en route, *standing on the course*. -- Ainsi lorsqu'on veut s'informer en mer de l'air de vent sur lequel est placé un vaisseau qui s'avance dans l'espace, on demande où est le cap ? *How winds the ship* ? -- Si on fait changer le bâtiment de direction, à l'égard des points principaux de l'horizon, c'est mettre le cap à un nouvel air de vent, *to wind ; to steer the course at*. -- Si un vaisseau, en virant de bord ou en tournant sur



lui-même pour prendre une nouvelle route, présente dans cette évolution, sa proue à un point de l'horizon opposé à celui vers lequel elle étoit dirigée précédemment, c'est-à-dire, si ce vaisseau vire de bord vent arrière, alors on dit qu'il vire cap pour cap. --- Deux vaisseaux comparés entr'eux lorsqu'ils sont en mer, sont dits être cap à cap, lorsque leurs routes sont contraires dans leurs directions, & que leur proues s'avancent sur une même ligne, l'une au-devant de l'autre. --- 3.^o Comme l'aiguille aimantée des bouffoles dont on fait usage à la mer, sert à diriger la proue d'un vaisseau, la boîte porte intérieurement sur ses parois deux traits verticaux & distincts qu'on nomme caps de compas. Ces traits sont diamétralement opposés, & la bouffole est placée dans un vaisseau de manière que la ligne horizontale qui seroit menée de l'un à l'autre, est parallèle à la quille. Par ce moyen ils servent de termes de comparaison pour juger en tout temps de l'air de vent auquel le bâtiment présente le cap. --- 4.^o Des chefs d'ouvriers, certains conducteurs de forçats, portent aussi le nom de caps *quartermen*. --- 5.^o Parmi les objets qui composent le grément d'un vaisseau, il y a des caps de mouton, qui sont des blocs de bois dont la forme est celle d'une sphère aplatie & dont le diamètre est celui d'une grosse poulie; (fig. 3 & 87, M.) Chaque cap de mouton, *dead eye*, est percé perpendiculairement à ses faces de trois trous placés triangulairement, & chacun porte sur son épaisseur une cannelure propre à recevoir un cordage ou une bande de fer qui sert à le fixer dans une position déterminée, pour en faciliter l'usage. Lorsqu'une bande de fer ceint un cap de mouton, alors il est nommé ferré; quelquefois cette bande est armée d'un croc & quelquefois en se prolongeant elle forme une queue telle qu'on la voit. (fig. A, M.) Ces caps de moutons sont employés pour faciliter la tension des haubans qui sont destinés à maintenir les bas-mâts d'un vaisseau. La fig. (87, M.) fait connoître comment un hauban *en*, qui embrasse la tête d'un mât par l'œillet *au*, & qui par son extrémité *e* entoure un cap de mouton, peut être roidi ou ridé par le rapprochement forcé de ce cap de mouton & d'un autre cap de cap de mouton *ce* qui est fixé au porte-hauban *b* d'un vaisseau (fig. 53, C.)



peut aisément être mis en mouvement ou avec des rames ou avec des voiles, *boat or yawl*. Il y a ordinairement deux canots, l'un grand & l'autre petit, qui sont destinés au service des grands vaisseaux; *shipsboat, small boat*. En mer, on les arrange sur le pont, & leur légèreté permet au besoin de les mettre promptement à la mer. On les nomme canots de tel vaisseau, & celui dont le capitaine fait usage, est distingué par le nom de canot du capitaine. --- On voit (fig. 30 & 31 v.) des canots à la voile.

CANOTIER, f. m. Homme qui fait partie de l'équipage d'un canot. *Rowers of a boat*, & cet équipage qui a un chef, nommé patron de canot, a pour fonctions ou d'agir avec des avirons, ou de gréer des voiles, & des manœuvres pour mettre le bateau en mouvement, ou de travailler à tout ce qui peut devenir nécessaire pour la conservation & la propreté du canot.

CANTONNIERE, f. f. Cordage dont la longueur est de quelques brasses sur une grosseur variable de 4 à 8 pouces. Ses extrémités sont armées l'une d'une cosse, & l'autre d'un croc, & par ce moyen la cantonniere est propre à l'opération de traverser une ancre, à laquelle elle est employée à bord d'un vaisseau. Le croc est accroché à la patte, de l'ancre qui est pendante sous le bossoir, & qui est la plus voisine du corps du vaisseau. Ensuite la cosse étant saisie par le croc de la candelette de misaine, celle-ci sert à élever, la croisée de l'ancre à la hauteur, & au lieu où elle doit être placée. Voyez Traverser. L'usage de cette cantonniere lui a fait donner aussi quelquefois le nom de traversiere.

CAP. f. m. Ce mot a plusieurs significations dans la marine : 1.^o c'est le nom qu'on donne à des pointes de terre qui se prolongent vers la mer en conservant une élévation plus ou moins grande au-dessus de sa surface, *Cape, or fore land or head-land* : 2.^o les marins donnent aussi le nom de cap *head of a ship* à la proue du vaisseau où ils sont embarqués, & lorsqu'ils sont en mer. Si un vaisseau a sa proue dirigée, vers un ennemi, ou vers la terre, ou vers la mer, il est dit avoir le cap *to lay the head* ou sur l'ennemi, ou sur la terre, ou au large; *standing off*. Si un vaisseau s'avance sur telle direction, ou s'il suit la route qu'il doit faire, alors on dit qu'il a le cap, ou à tel air de vent, *head to N point*; ou en route, *standing on the course*. --- Ainsi lorsqu'on veut s'informer en mer de l'air de vent sur lequel est placé un vaisseau qui s'avance dans l'espace, on demande où est le cap? *How winds the ship?* --- Si on fait changer le bâtiment de direction, à l'égard des points principaux de l'horizon, c'est mettre le cap à un nouvel air de vent, *to wind; to steer the course at*. --- Si un vaisseau, en virant de bord ou en tournant sur



CAP

(130)

lui-même pour prendre une nouvelle route , présente dans cette évolution , sa proue à un point de l'horison opposé à celui vers lequel elle étoit dirigée précédemment , c'est-à-dire , si ce vaisseau vire de bord vent arrière , alors on dit qu'il vire cap pour cap. --- Deux vaisseaux comparés entr'eux lorsqu'ils sont en mer , sont dits être cap à cap , lorsque leurs routes sont contraires dans leurs directions , & que leur proues s'avancent sur une même ligne , l'une au-devant de l'autre. --- 3.^o Comme l'aiguille aimantée des boussoles dont on fait usage à la mer , sert à diriger la proue d'un vaisseau , la boîte porte intérieurement sur ses parois deux traits verticaux & distincts qu'on nomme caps de compas. Ces traits sont diamétralement opposés , & la boussole est placée dans un vaisseau de manière que la ligne horizontale qui seroit menée de l'un à l'autre , est parallèle à la quille. Par ce moyen ils servent de termes de comparaison pour juger en tout temps de l'air de vent auquel le bâtiment présente le cap. --- 4.^o Des chefs d'ouvriers , certains conducteurs de forçats , portent aussi le nom de caps *quartermen*. --- 5.^o Parmi les objets qui composent le gréement d'un vaisseau , il y a des caps de mouton , qui sont des blocs de bois dont la forme est celle d'une sphère aplatie & dont le diamètre est celui d'une grosse poulie ; (fig. 3 & 87 , M.) Chaque cap de mouton , *dead eye* , est percé perpendiculairement à ses faces de trois trous placés triangulairement , & chacun porte sur son épaisseur une cannelure propre à recevoir un cordage ou une bande de fer qui sert à le fixer dans une position déterminée , pour en faciliter l'usage. Lorsqu'une bande de fer ceint un cap de mouton , alors il est nommé ferré ; quelquefois cette bande est armée d'un croc & quelquefois en se prolongeant elle forme une queue telle qu'on la voit. (fig. A , M.). Ces caps de moutons sont employés pour faciliter la tension des haubans qui sont destinés à maintenir les bas-mâts d'un vaisseau. La fig. (87 , M.) fait connoître comment un hauban *en* , qui embrasse la tête d'un mât par l'œillet *au* , & qui par son extrémité *e* entoure un cap de mouton , peut être roidi ou ridé par le rapprochement forcé de ce cap de mouton & d'un autre cap de cap de mouton *ce* qui est fixé au porte-hauban *b* d'un vaisseau (fig. 53 , C.)

CAPACITÉ. 1. f. Ce mot exprime quelquefois la contenance d'un vaisseau , ou la grandeur de l'espace intérieur dans lequel peuvent être rangés des objets de commerce ou d'approvisionnement *bulk* ; telle est la capacité de la cale , mais plus souvent il indique la solidité de sa carene , ou le volume d'eau qu'elle déplace lorsqu'il a reçu sa charge totale. L'ingénieur qui s'occupe du plan d'un vaisseau à construire , en détermine les formes sur des bases dont fait partie



4. Les noms composés mentionnés dans les trois dictionnaires

Les trois dictionnaires d'Aubin (1702), de Savérien (1758) et de Romme (1792) mentionnent différents mot composés à partir de la tête lexicale *CAP*. Ces mots composés sont tous des formations analogiques, à partir non pas du sens nautique qui a un caractère abstrait (la direction du navire déterminée à partir de l'observation de sa proue), mais du sens géographique, lequel est lui-même une spécification du sens de base de *cap* : la tête. La disparition entre Aubin-Savérien et Romme des variantes du *cap de mouton* (~ *de martinet* / ~ à *croc* / ~ à *l'étau*) et l'apparition du *cap de compas* révèlent l'évolution des techniques. L'essentiel n'est plus l'accastillage, mais le calcul de la marche du navire.

terme composé	Aubin 1702	Savérien 1758	Romme 1792
<i>cap de mouton</i>	•	•	•
<i>cap de mouton de martinet</i>	•	•	
<i>cap de mouton à croc</i>	•	•	
<i>cap de mouton à l'étau</i> → <i>moques de trélingage</i>		•	
<i>cap de more</i> → <i>chouquet</i>	•		
<i>cap de moue</i> → <i>chouquet</i>		•	
<i>cap de compas</i>			•

5. L'article *CAP* dans trois dictionnaires généraux actuels

Il est intéressant de comparer les options des auteurs des dictionnaires de marine du XIX^e siècle en matière de macrostructure du dictionnaire et de microstructure des articles avec celles de trois des principaux dictionnaires de langue du XXI^e siècle, le *Petit Robert* (éd. 2009), le *Grand Robert* (éd. 2005) et le *Trésor de la Langue Française* (TLF, en ligne, CNRTL).

Le *Petit Robert* a un seul article *CAP* avec une entrée archaïque (Vx) et deux entrées modernes (géographique et nautique). Le *Grand Robert* traite la première entrée du *Petit Robert* comme un article homonymique (1. **Cap**) et les deux entrées modernes comme un second article homonyme (2. **Cap**). L'idée sous-jacente à ce découpage original est que le sens de « tête » n'est plus accessible aux francophones d'aujourd'hui. Comme *cap-de-mouton* véhicule ce sens, ce mot composé figure dans le premier article et non dans l'entrée nautique (2. **Cap II**). De son côté, le TLF a opté pour trois articles homonymes, **CAP**¹ (► tête, curieusement inaccessible en ligne), **CAP**² (acceptions nautique et aéronautique) et **CAP**³ (acception géographique).



◆ **Petit Robert** (2009, éd. électronique) :

CAP [kap] nom masculin

ÉTYM. XIII^e ◇ mot de l'ancien occitan "tête", latin *caput*. Famille étymologique ⇒ **chef**.

I. Vx Tete. → **chef**.

t **Mod. Loc.** *De pied en cap* [dəpjɛtãkap] : des pieds à la tête. → 1. **complètement**. *Armés de pied en cap*.

II.

1. (1387) **Pointe de terre qui s'avance dans la mer** → **bec, pointe, promontoire**. *Le cap de Bonne-Espérance, le cap Horn. Dépasser, doubler, franchir un cap. L'Europe est « un petit cap du continent asiatique »* (Valéry).

2. **Loc. fig.** *Franchir, passer, dépasser un cap*, une certaine limite (comportant l'idée de difficulté). *Elle « pouvait avoir dépassé le cap de la trentaine [...] que les femmes ont une si naïve répugnance à franchir »* (Gautier).

Absolt *Il a maintenant passé le cap*.

t *Franchir, doubler le cap de* (avec un nom de nombre), une étape, un palier (en vue d'un objectif déterminé). *L'entreprise a dépassé le cap des mille employés*.

3. **Direction d'un navire, d'un avion** *Mettre le cap sur* : se diriger vers. *Changer de cap*, de direction. *Tenir son cap*. **Fig.** *Tenir, maintenir le cap* : ne pas changer de stratégie, d'objectif.

t *Cap magnétique* : angle que fait la direction (d'un avion) avec le nord magnétique.

◆ **Grand Robert** (2005, éd. électronique, 2 articles homonymes, hors citations) :

1. cap [kap] n. m.

ÉTYM. XIII^e; anc. provençal *cap* « tête »; lat. *caput*.

1 Vx. Tête. ⇒ Chef. — **a** Loc. (Vx). *Se trouver cap à cap avec qqn* (→ Tête* à tête). — Mod. **a** *Armé* (→ Armer, cit. 19), *habillé de pied en cap*, des pieds à la tête, entièrement. à Pied (cit. 33.1). **1** **2**

◆ *Cap de Dious* : juron gascon.

2 *Cheval cap de more* : cheval dont la tête et les extrémités des membres sont noires (⇒ Cave-cé).

3 Mar. anc. | *Cap-de-mouton* : bloc de bois de forme ronde et percé de trous dans lesquels passent des rides pour tendre les haubans. ⇒ Ridoir. | *Des caps-de-moutons*.

2. cap [kap] n. m.

ÉTYM. 1392; emploi spécialisé et métaphorique de 1. *cap* « tête ».

I

1 Pointe de terre souvent élevée qui s'avance dans la mer. à Bec, pointe, promontoire. | *Le cap de Bonne Espérance*. | *Le cap Horn*. | *Dépasser, doubler, franchir un cap* (→ Battre, cit. 39).

1 **2** **3** **4**



◆ Par plaisanterie (la cit. 5 est tirée de la célèbre « tirade des nez » du *Cyrano* de Rostand) : **5**

2 **a** Loc. fig. *Franchir, passer, dépasser un cap* : aller au-delà d'une certaine limite, d'un point plus ou moins redoutable. | *Passer le cap des élections sans encombre.* **6**

◆ **b** *Doubler le cap des tempêtes* : échapper à un péril, à des ennuis et retrouver le calme, la tranquillité. **7**

◆ Absolt. | *Il a maintenant passé le cap.* — *Franchir, doubler le cap de* (avec un nom de nombre), une étape, un palier (en vue d'un objectif déterminé). | *L'entreprise a dépassé le cap des cent mille employés.*

II (1529). Mar. Point d'orientation vers lequel un navire se dirige. | *Mettre (le) cap sur..* : se diriger vers... — Mar. | *Cap vrai*, mesuré sur la carte. | *Cap compas*, établi en tenant compte de la déclinaison et de la variation (c'est le cap donné à l'homme de barre).

◆ **a** Loc. *Faire cap sur...* : se diriger sur... | *Mettre le cap au large* : s'éloigner. a *Virer cap pour cap* : adopter la direction opposée à celle que l'on suivait. a *Changer de cap*, de direction (è Déroutement); fig., modifier son comportement, et, spécialt, sa ligne politique. | « *La politique française change ouvertement de cap en se réclamant de nouveau de la seule puissance nationale* » (*le Monde*, 31 mars 1966).

◆ Aéron. Angle que forme la route suivie par l'avion et la direction du nord. | *Cap magnétique.* | *Cap au compas, cap compas* (→ ci-dessus, mar.). — *Tenir le (son) cap.* **8**

◆ **a** Loc. fig. *Mettre le cap sur, vers...* : se diriger vers... **9**

◆ **b** Fig. *Ne plus savoir où mettre le cap* : hésiter, ne plus savoir quelle conduite adopter.

◆ **Trésor de la Langue Française** :
(► <http://www.cnrtl.fr/definition/cap>)

CAP², subst. masc.

A. — MARINE

1. Direction de l'avant (c'est-à-dire de la tête) du navire vers un point quelconque. *Mettre le cap sur.* Se diriger vers : [1]

– *Virer cap pour cap.* Prendre une direction opposée à celle qu'on suivait (Ac. 1878-1932).

– Loc. fig. [Le suj. désigne une pers. ou un groupe de pers.] *Mettre le cap sur.* Se diriger vers, aller voir. *Changer de cap.* Prendre une nouvelle direction ; [dans le domaine de la pol.] modifier la ligne politique jusqu'alors suivie : [2]

2. P. méton. Avant du navire dirigé sur un point. *Présenter le cap à terre* (cf. VERNE, *L'Île mystérieuse*, 1874, p. 407).

B. — AÉRON. Angle que forme la route suivie par l'avion et la direction du nord. *Cap magnétique, cap au compas, cap géographique* ou *vrai* (cf. A.-B. DUVAL, L. HEBRARD, *TRAITÉ PRATIQUE DE NAV. AÉRIENNE*, 1928) : [3]

Prononc. et Orth. : [kap]. Ds Ac. 1835-1932. Homon. *cape*. **Étymol. et Hist.** 1529 mar. (J. PARMEN-TIER, *J. du voyage ...* ds JAL : nous mêmes le **Cap** au sud-sud-est). Empr. à l'a. prov. *cap* au sens de « extrémité ».



CAP³, subst.masc.

A. – GÉOGR. Pointe de terre souvent élevée qui s'avance dans la mer : [1]

SYNT. Doubler un cap ; un cap avancé ; à la pointe du cap ; [désignant un lieu géogr.] le cap des tempêtes, le cap de Bonne-Espérance, le cap Horn.

– P. anal. : [2]

B. – P. métaph.

1. [En tant que point extrême d'une chose concr. ou abstr.] C'est [le nez de Cyrano] un roc !... C'est un pic... C'est un cap ! / Que dis-je, c'est un cap ?... C'est une péninsule ! (E. ROSTAND, *CYRANO DE BERGERAC*, 1898, I, 4, p. 42) : [3]

2. [EN ANTÉPOSITION EXPRESSIVE] : [4]

– Loc. fig. [Suivi d'un adj., ou, le plus souvent, d'un compl. déterminatif introduit par *de*] Étape décisive, voire redoutable. (Dé)passer le cap de la trentaine (absol. doubler le cap) ; passer un certain cap. Franchir victorieusement le cap, si dangereux (...), des examens (CENDRARS, *LE LOTISSEMENT DU CIEL*, 1949, p. 55) : [5]

Prononc. et Orth. : [kap]. Ds Ac. 1694-1932. Homon. *cape*. **Étymol. et Hist.** Ca 1392 géogr. (JEAN D'ARRAS, *Mélusine*, éd. L. Stouff, p. 131 : le **cap** Saint-Andrieu). V. *cap*² (cf. XIV^es., *Elucidari* : *caps de rocas* ds RAYN.).

6. La micro- et macrostructure des six dictionnaires : cinq options différentes

Le tableau ci-après dispose dans la moitié supérieure les trois dictionnaires de marine examinés dans les sections 3-4 et dans la moitié inférieure les trois dictionnaires de langues évoqués dans la section 5.

Au total, ils représentent cinq options différentes :

1. Une succession d'entrées autonomes sans marquage typographique du changement de vedette ⇒ **Aubin**
2. Deux articles pour *cap* seul (sens nautique et sens géographique) et cinq articles réservés aux mots composés ⇒ **Savérien**
3. Deux articles homonymes, le premier pour le sens archaïque de « tête », le second regroupant les deux sens nautique et géographique ⇒ **Grand Robert**
4. Trois articles homonymes, le premier comme dans le *Grand Robert* pour le sens de « tête », le second pour le sens nautique et le troisième pour le sens géographique ⇒ **TLF**
5. Un seul article unifié (y compris les composés) ⇒ **Romme** (1792) et **Petit Robert** (2009).

L'option 5 est dite « polysémique », c'est-à-dire que le lexicographe suppose que le lecteur saura reconnaître des relations de dérivation sémantique, en l'occurrence pour la vedette *CAP*, selon Romme :

cap → promontoire

↳ direction du navire

↳ chef d'ouvriers

et selon le *Petit Robert* :

cap → tête

↳ promontoire

↳ direction du navire



Ces deux articles unifiés ont un trait essentiel en commun. En accord avec le *Grand Robert* (entrées 2.1 et 2.2), mais en désaccord avec Aubin, Savérien et le *TLF* (articles homonymes 2 et 3) ils présentent le sens nautique comme dérivé du sens géographique : promontoire → direction du navire.

Concernant la dérivation inverse selon le *TLF*, (direction du navire → promontoire) elle est difficilement compréhensible pour une double raison : le sens concret géographique est logiquement préalable au sens abstrait nautique et historiquement *CAP*³ est attesté à partir de 1392 et *CAP*² seulement à partir de 1522. Toutefois il faut noter que, s'agissant de deux articles homonymes, leur ordre est moins significatifs que celui de deux entrées d'un même article (comme dans le *Grand Robert*).

En revanche, pour les premiers dictionnaires de marine (Aubin et Savérien), l'ordre adopté est certainement en rapport avec les intérêts dominants des navigateurs (même si le contournement d'un cap était certainement une entreprise fréquente et occasionnellement périlleuse).

Mise en évidence de la macrostructure analogue du *Dictionnaire de marine* de Romme (1792) et du *Petit Robert* (CD 2009) :

un seul article unifié contrairement aux options de dégroupement des quatre autres dictionnaires examinés



TYPE	DICTIONNAIRE	STRUCTURES
dictionnaires de marine du 18 ^e siècle	Aubin (1702)	entrées autonomes, faible visibilité, changement de vedette en majuscules, ex. <i>CAP</i> (...) <i>PORTER le cap</i> (...)
	Savérien (1758)	<i>CAP</i> : avant du vaisseau (1 article)
		<i>CAP</i> : promontoire (1 article)
		<i>CAP de N</i> (4 entrées ou articles)
dictionnaires généraux du 21 ^e siècle	Romme (1792)	<i>CAP</i> : 1 seul article
	Petit Robert (2009, CD)	<i>CAP</i> : 1 seul article
	Grand Robert (2005, CD)	¹ <i>CAP</i> : Vx. Tête (dégroupement justifié par <i>cap-de-mouton</i>)
		² <i>CAP</i> : I. Pointe de terre vs. II. Point d'orientation vers lequel un navire se dirige
TLF (en ligne)	<i>CAP</i> ¹ : Tête	
	<i>CAP</i> ² : Direction de l'avant du navire	
	<i>CAP</i> ³ : Pointe de terre	
	cf. Savérien, mais mots composés intégrés	