

De la nave au Pointu

PRÉFACE

L'ascèse est un exercice si difficile qu'il confine à beaucoup de vertus. Parti de son acception spirituelle, le terme finit par s'appliquer à toute discipline exigeant renoncement, rigueur, patience, volonté d'achèvement. L'élaboration d'un glossaire tel que celui-ci suppose de telles vertus de la part de ses auteurs, mais elle demande bien d'autres qualités dont l'acquisition repose sur un effort constant.

Il faut d'abord grouper une documentation d'autant plus abondante qu'elle s'étale sur des siècles nombreux; les choix, nécessaires, sont le fruit d'une connaissance poussée des langues et des dialectes et de lectures multiples. Il faut les aptitudes du linguiste, du dialectologue, de l'étymologiste, du technicien des choses de la mer, voire du juriste et pour résumer, de l'historien et de l'archéologue.

Le Commandant N. Fourquin et M. Philippe Rigaud ont eu le courage de sacrifier plusieurs dizaines d'années à la lexicologie. Quelqu'ingrate que fut leur tâche, ils ne se lassèrent jamais et il est heureux, en même temps que juste, que leur travail leur ait valu le Diplôme, fort recherché, de l'Ecole pratique des Hautes Etudes, section (IV) philologie et historique. Leur modestie, qui n'a d'égale que leur prudence, fait qu'ils livrent à l'impression seulement la partie lexicographique de leurs travaux. Ils renoncent à leurs introductions respectives, en raison de la longueur de l'ensemble; ce sacrifice, sans doute méritoire, montre de leur part ce désintéressement ascétique dont il était question, et leur intelligence de ce qui sera le plus utile aux usagers; je n'ose dire: aux consommateurs.

M. Rigaud a collecté et construit la terminologie nautique de la langue d'oc des origines au XVI^e siècle soit environ 1250 entrées. Le Commandant Fourquin donne environ 5000 entrées pour les périodes postérieures et sa compétence de marin n'était pas de trop pour élucider la richesse de la langue.

Nous ne saurions enfin trop dire combien pareil travail survient à point pour étayer la tâche, encore plus complexe, de la refonte du grand Glossaire Nautique d'Augustin Jal. Le Commandant Fourquin d'abord, depuis vingt ans, Philippe Rigaud ensuite, participent à cette refonte avec dévouement et profit pour l'entreprise. Le Glossaire Occitan seconde si bien son grand frère - si j'ose dire - que, pour simplifier son utilisation, ils ont construit leur propre travail sur les mêmes normes que le nouveau "Jal": donnant les définitions, justifiant les acceptions par des citations référencées et datées, proposant des étymologies seulement lorsqu'elles sont sûres ou vraisemblables, laissant percevoir l'évolution chronologique du sens des mots. Le travail est scientifiquement recevable et on reconnaîtra, en outre, aux auteurs d'avoir en leur introduction, éclairé un lecteur non averti sur les vicissitudes des graphies et des orthographes.

Bref, l'ouvrage que nous présentons est de ceux qui se recommandent par la richesse de l'information, la prudence de l'élaboration, la partie durable de son utilisation, le mérite, enfin de ses deux auteurs.

Michel Mollat du Jourdin †

Membre de l'Institut et de l'Académie de Marine.

AVERTISSEMENT AU LECTEUR

La réalisation de ce glossaire nautique est la résultante d'un travail mené depuis de nombreuses années sur le corpus technique et littéraire de la documentation occitane écrite.

Cette entreprise n'a pu être le travail d'une équipe, elle n'est l'oeuvre que de deux personnes, c'est pourquoi le présent glossaire ne peut prétendre à une quelconque exhaustivité malgré l'importance de la recherche effectuée.

Ce glossaire nautique de la langue d'oc est, pour la quasi totalité des entrées, basé sur des documents écrits (diachronie).

De ce fait, le domaine des enquêtes orales (relevant d'un autre type d'investigation) n'est ici que très ponctuellement présent (noté E.O.).

Des recherches en ce sens ont été réalisées et le sont encore actuellement, mais de manière dispersée et du reste restent difficilement consultables, elles n'ont donc pu être incluses - dans leurs transcriptions - dans le présent travail. De plus, ces enquêtes orales sont, semble-t-il, arrivées très tard à un moment où les changements socio-économiques avaient déjà, depuis assez longtemps, modifiés profondément les habitudes professionnelles et traditionnelles des gens de mer, (motorisation, disparition du cabotage commercial, raréfaction de la pêche, bétonnage du littoral...).

Le domaine géographique de cette recherche trouve ses limites sur la façade méditerranéenne, du Languedoc, de la Provence et du Pays nissart.

CHRONOLOGIE

Le domaine de l'écrit occitan sur l'*ars nautica* trouve ses premières sources dans les documents émanant de l'administration abbatiale (IXe siècle) celle relative aux dons, acquisitions des communautés monacales à propos de pêcheries, des droits et des engins, (Saint-Victor de Marseille, Psalmody, Maguelone...).

A partir du XIIe siècle, la documentation trouve un relais dans l'écrit des troubadours fussent ils des terriens prenant la mer par contrainte pour se rendre en Terre Sainte et/ou par la métaphore (Gaucelm Faidit, Sordel, Guiraut Riquier, etc.).

Vers le milieu du XIIIe siècle l'information se centre sur Marseille avec ses statuts et les premiers contrats de nolis connus; les premiers inventaires de navires apparaissent quant à eux vers le début du XIVe siècle. Pendant la période médiévale et jusque vers le milieu du XVIe siècle l'écrit sur la pratique est diversifié dans ses actes, ses sources. Souvent inséré dans la diglossie latine le texte maritime et son vocabulaire surtout, s'affirment dans le détail, parfois très technique (construction navale, navigation, pêche...).

A partir de la moitié du XVIe siècle l'entrée du français dans l'usage écrit évince peu à peu la langue vernaculaire. Si le vocabulaire reste à peu près le même celui-ci voit ses formes graphiques modifiées par cette influence.

Aux XVIIe et XVIIIe siècles les constructeurs et spécialistes des galères usent encore volontiers d'un vocabulaire très technique dont la source provient des *mestres d'ayssas* des chantiers de Marseille et de Toulon. A contrario le langage des vaisseaux est déjà celui du Ponant.

A la fin du corps des galères (1748), ce langage trop spécialisé disparaît n'ayant plus de raisons d'être.

Dès lors si le vocabulaire nautique survécit dans l'oralité du quotidien celui-ci ne possédant plus d'officialité ne se retrouve que ponctuellement dans l'écrit (la documentation est, sauf exception, exclusivement en français).

Une continuité cependant perdure, celle des mots relatifs à la pêche et à la construction navale de petites unités, on la découvre sous des formes francisées, la plupart du temps dans l'écrit administratif.

Il faut attendre les XVIII^e et XIX^e siècles pour redécouvrir sous la plume des techniciens et des lexicographes les notations du vocabulaire nautique provençal et languedocien, qu'il s'agisse de celui de la navigation, de la pêche ou de la construction navale (S. A. Pellas, C. F. Achard, Sabin Berthelot, Simon-Jude Honnorat, Frédéric Mistral, Paul Gourret, Jules Vence, A. Westphal-Castelnau...).

Le XX^e siècle offre un panorama contrasté où l'écrit de langue d'oc sur la pratique maritime n'est que très peu représenté, celle-ci n'ayant que peu ou pas d'incidences sur la vie culturelle occitane.

Les récents propos sur la culture maritime (en cette fin du XX^e siècle), portent pour l'essentiel, sur la découverte ou la redécouverte de ce patrimoine longtemps resté ignoré, (dans le domaine de l'ethnologie, de la pratique de la navigation latine et de la construction navale notamment).

C'est pourquoi nous souhaiterions que cette recherche lexicale en cette fin du XX^e siècle, si incomplète soit-elle, fusse perçue comme une contribution supplémentaire à ce mouvement d'intérêt pour la *pars maritima* qui, malgré les difficultés, s'amplifie de jour en jour.