

Des textes de marine en dialecte normand du XII^e siècle : une source pour l'histoire de la navigation au Moyen Âge dans le nord de la France¹

1. Introduction

L'histoire de la navigation est intimement liée aux techniques du gréement². Longtemps en Europe du Nord, les hommes se sont contentés de ramer, ce qui réduisait inévitablement les distances parcourues en mer ainsi que la durée des voyages. L'adoption de la voile par les peuples germaniques semble tardive, de sorte que Procope affirmait que les Germains de la mer naviguaient encore au VI^e siècle « par le seul usage des rames » (Lebecq 2007 : 53). Néanmoins, bien que le navire de Sutton Hoo, découvert en Angleterre et daté du début du VII^e siècle, arbore deux rangées de dames de nage prévues pour accueillir des avirons, les archéologues estiment qu'il pouvait parfaitement marcher à la voile (Gifford 1995). Parmi les populations du Nord, ce sont les Scandinaves qui

1 Cet article est issu d'une communication présentée à la journée de recherche *Les textes vernaculaires, sources d'histoire pour le haut Moyen Âge*, organisée à l'Université du Littoral Côte d'Opale (Boulogne-sur-Mer, 6 mai 2011) sous la direction d'Alban Gautier, maître de conférence d'histoire médiévale. Je remercie vivement Jacques François, professeur émérite de linguistique française à l'Université de Caen, pour sa relecture attentive et ses suggestions.

2 Le mot est à prendre au sens large, à savoir qu'il désigne tout le matériel à bord d'un navire nécessaire à sa propulsion et à sa manœuvre ; ce qui implique : les mâts, vergues, voiles, cordages et poulies, auxquels s'ajoutent les apparaux et l'accastillage (gouvernail, treuil, ancre, etc.) sans lesquels le navire ne pourrait appareiller, manœuvrer, réduire sa voilure.

ont été les derniers à adopter les techniques du gréement, sans doute au cours du VIII^e siècle au contact des Frisons et des Anglo-Saxons (Lebecq 2003 : 21). En effet, la voile n'apparaît pas avant cette période dans l'iconographie nordique comme l'attestent les pierres historiées de Gotland (Nylén et Lamm 2007), tandis que d'un point de vue linguistique les Scandinaves ont été jusqu'à emprunter le mot *segel*, 'voile', à leurs voisins germaniques (Thier 2003 : 187–188). En adaptant la morphologie de leur coque à la propulsion à la voile, ces hommes contribueront à faire de leurs navires les plus performants qui soient pendant plus de trois siècles. Avec l'adoption des techniques du gréement, le navire scandinave devient « viking » et entre dans l'histoire.

Les textes vernaculaires norrois, c'est-à-dire des sagas islandaises pour la plupart, racontent avec beaucoup de précisions les navigations du temps des Vikings³. En plus de cette littérature bien connue des historiens et des archéologues, il existe un petit corpus de textes de marine normands et anglo-normands, datés du XII^e siècle, qui apparaissent tout aussi instructifs quant aux techniques de navigation héritées des Vikings (Sayers 1997). Ces textes nous offrent un vocabulaire particulièrement cohérent qui décrit le gréement et les manœuvres à bord. Par une analyse lexicale minutieuse, qui permettra de mettre en valeur les différents héritages linguistiques, nous verrons comment les mots témoignent aussi d'héritages techniques qui se sont superposés au fil des siècles et quel poids accorder aux Vikings dans le domaine de la navigation en Normandie.

2. Des œuvres à caractère maritime

Au sein du domaine littéraire de langue d'oïl, des œuvres rédigées en dialecte normand et anglo-normand contiennent quelques passa-

3 Pour les sagas, on consultera l'ouvrage incontournable de Hjalmar Falk (1912), bien qu'ancien, mais aussi celui de Frédéric Durand (1996), rare référence en langue française sur le sujet. Pour les sources scaldiques, voir Judith Jesh (2001), complété par les travaux de Rikke Malmros (2010) sur la marine de guerre scandinave.

ges qui relatent des scènes de navigation⁴. Elles s'échelonnent en gros entre 1120 et 1180 et présentent une unité linguistique liée à l'emploi d'un dialecte de langue d'oïl caractéristique de la Normandie et de l'Angleterre anglo-normande⁵. D'un point de vue typologique, ces œuvres peuvent se classer en trois grandes catégories : a) les vies de saints (adaptations d'anciennes *Vitae* latines) ; b) les œuvres légendaires (lais, contes, fables) ; c) les essais historiographiques (chroniques, histoires).

Le caractère maritime de l'œuvre est parfois intrinsèque au sujet traité. Ainsi le *Voyage de saint Brandan*, rédigé vers 1120 par un certain Benedeit, est-il l'adaptation de la célèbre *Navigatio sancti Brendani* qui narre le voyage extraordinaire du moine navigateur irlandais Brendan vers des terres inconnues. De même, la *Vie de saint Gilles*, écrite par Guillaume de Berneville, est fondée sur une ancienne *Vita* du x^e siècle et relate l'histoire du saint depuis son embarquement à bord d'un navire marchand en Grèce jusqu'à son arrivée en Septimanie. Mais le plus souvent seuls de petits textes ayant trait à la mer ponctuent l'œuvre littéraire, ce sont des scènes d'appareillage, des traversées ou des tempêtes qui nous sont racontées. La première thématique est particulièrement bien représentée. Wace décrit avec une redoutable précision dans son *Roman de Brut*, qu'il rédige vers 1155, le départ de la flotte du roi Arthur de Southampton vers Barfleur ; dans sa seconde œuvre, le *Roman de Rou* écrit vers 1160–1170, il rapporte en quelques vers l'embarquement de Guillaume le Roux en direction de la Normandie. Mais on trouve aussi le détail très précis de scènes d'appareillage dans la *Vie de saint Gilles* et dans la *Vie de saint Edmund* de Denis Piramus, qui narre la vie d'Edmond, roi d'Est-Anglie entre 855 et 870, torturé et tué par les Vikings en 870. Les scènes de tempête sont également à l'honneur dans la littérature anglo-normande. Si elles ont une fonction éminemment poétique, elles font aussi écho à des épisodes bi-

4 Dans un mémoire intitulé « Sur les principaux passages maritimes de quelques poètes français des douzième et treizième siècles », Augustin Jal, historiographe et archiviste de la Marine, avait déjà attiré l'attention sur la valeur archéologique de ces textes (Jal 1840-I : 169–226).

5 La langue littéraire ne reflète qu'une partie des disparités dialectales de la langue d'oïl, néanmoins deux dialectes ont marqué par la qualité de leurs œuvres le français parlé au Moyen Âge au nord de la Loire : l'anglo-normand et le picard. L'anglo-normand, ou normand exporté par la conquête de 1066, est rapidement devenu la langue de culture en Angleterre, la seule admise jusqu'au début du xiv^e siècle (Zink 2000 : 26–27).

bliques. La tempête est une épreuve divine ; on songe à la fuite de Jonas, au voyage de saint Paul, au miracle du Christ sur le lac de Tibériade, à saint Nicolas apaisant la tempête pour laisser un navire rentrer au port. Le *Roman de Brut* fournit à deux reprises une remarquable description de tempête, avec force détails sur l'état du ciel, de la mer et du vent. Wace semble avoir servi de modèle à d'autres auteurs de son temps, au point qu'Augustin Jal écrivait (Jal 1840-I : 192) : « Pour les descriptions de tempête, il y avait chez les poètes de l'époque où vivait le Normand Wace de certaines formes données, une sorte de moule, où des idées, toujours à peu près les mêmes, s'arrangeaient avec les mêmes mots. »

On retrouve en effet des descriptions assez semblables dans le *Roman d'Eneas* et le lai *Guigemar* de Marie de France, œuvres toutes deux rédigées vers 1160, mais aussi chez Thomas, qui a écrit un *Tristan* entre 1172 et 1176. Pour la mise en scène de sa tempête, Marie doit beaucoup à l'auteur de l'*Eneas*, tandis que Thomas semble s'être inspiré d'un passage du *Roman de Brut*. Est-il cependant nécessaire de faire systématiquement appel à la réécriture d'un *topos* à partir d'un modèle original pour expliquer la description de scènes maritimes chez nos auteurs normands et anglo-normands ? Si Thomas réutilise des images qui figurent chez Wace, il a su aussi parfaitement décrire le comportement d'un gréement face à une tempête et la complexité de sa manœuvre par l'emploi de quelques termes techniques. Ne pourrions-nous pas aussi invoquer une familiarité de la mer due à des traversées régulières entre la Grande-Bretagne et le continent ? Car n'oublions pas la particularité géopolitique du royaume anglo-normand, qui s'étendait de part et d'autre de la Manche.

En dehors du *Voyage de saint Brandan* qui suit assez fidèlement le récit latin d'origine et qui narre la navigation, au VI^e siècle, d'un grand coracle irlandais (navire construit en peau sur une armature de bois)⁶, toutes les scènes de marine dépeintes dans les œuvres que nous venons de citer sont anachroniques par rapport au temps de la

6 Le *Voyage de saint Brandan* ne comporte quasiment aucun terme technique de marine. Excepté les verbes *beita*, 'diriger, gouverner un navire', et *eschiper*, 'équiper un navire', l'auteur emploie un lexique maritime courant, parfaitement compréhensible de tous. Le vocabulaire du gréement utilisé par Benedeit se résume au substantif *corde*, 'cordage'

fiction. Si la légende de *Tristan et Yseut* est censée se dérouler au VI^e siècle, les quelques scènes de marine dépeintes par Thomas, dans sa version écrite en français vers la fin du XII^e siècle, renvoient plus sûrement à sa propre époque. Les navires et les manœuvres décrites à bord semblent bien appartenir au contexte technico-culturel de la fin du XII^e siècle. De telles remarques peuvent également s'appliquer à la flotte du roi Arthur dans le *Roman de Brut*, où Wace décrit en fait les navires de son époque. Le trajet Southampton-Barfleur entrepris par la flotte d'Arthur représentait une liaison maritime régulière du temps de Wace. C'était l'une des routes les plus suivies par l'esnèque royale (*esnecca regis*)⁷ des ducs de Normandie et rois d'Angleterre au cours de leurs nombreuses traversées de la Manche tout au long du XII^e siècle, en particulier sous le règne d'Henri II Plantagenêt qui était contemporain de Wace. Comme l'a démontré avec pertinence John Le Patourel (1982), qui a remarquablement étudié la question, « la mer servait à maintenir ensemble les pays régis par Henri II plutôt qu'à les séparer » (Le Patourel 1982 : 332). Pour ce faire, le duc-roi utilisait un navire très rapide d'origine scandinave, l'esnèque, qui marchait aussi bien à la voile qu'à la rame (Ridel 2005 : 63 ; 2009 : 77–78). Lorsque Wace narre brièvement l'embarquement de Guillaume le Roux dans une esnèque (*esnege*), il décrit plutôt un navire du XII^e siècle qu'une embarcation du siècle précédent. Il est en effet question de halier à bord des *batels* (c'est-à-dire des bateaux, au sens premier du terme : 'petites embarcations, annexes de navires') et des *anchres*, ce qui suppose que l'esnèque du XII^e siècle était plus importante que celle du XI^e siècle⁸. Que ce soit dans son *Roman de Brut* ou dans son *Roman de Rou*, Wace ne fait que transposer les réalités nautiques de son époque à des temps plus anciens.

Un autre axe maritime était utilisé par les esnèques royales au XII^e siècle. Plus court mais paradoxalement moins emprunté, celui-ci allait de Douvres à Wissant ; ce passage par l'est semble avoir été

7 De l'ancien scandinave *snekkja* qui s'appliquait au XI^e siècle à un navire de guerre d'environ 20 bancs de nage (Ridel 2009 : 77–78, 200–201).

8 L'esnèque de Richard I comportait 60 hommes d'équipage et un pilote (Le Patourel 1982 : 331). La *Blanche Nef* qui coula au large de Barfleur en 1120 était probablement de type *snekkja*, mais de plus grandes dimensions : Orderic Vital précise qu'elle était propulsée par 50 rameurs, ce qui en fait un navire d'environ 25 bancs (Ridel 2005 : 71–72, 2009 : 77).

davantage employé pour des raisons politiques (relations avec le comte de Flandres) que parce qu'il était moins long (Le Patourel 1982 : 326). Il devait y avoir aussi des navires de transport qui assureraient une liaison Londres-Wissant, comme le suggère la description du voyage d'Yseut et de Brangien par Thomas dans son *Tristan* (Payen 1989 : 233–234) :

[...] elles [Yseut et Brangien] s'en vont dans la nuit, secrètement, sans faire de bruit et, par chance, franchissent une poterne dans le rempart, pour déboucher sur la Tamise : à la marée montante (*flot muntant*), le fleuve s'avance jusque-là. Le canot (*bastel*) les y attend : la reine y monte. On avance à la rame (*nagent*), en profitant du reflux : le vent est favorable et le canot rapide. Il faut faire vite, et l'on ne paresse pas : on ne lâche les rames qu'une fois parvenus à la nef (*grant nef*). On hisse les voiles, on prend le large. Tant que la brise est bonne, on prend de l'avance en longeant les côtes françaises devant Wissant (*Wizant*), Boulogne (*Buluïngnè*) et le Tréport (*Treisporz*). Le vent, assez fort, est propice, et la nef qui les conduit est légère. Ils passent au large de la Normandie : le voyage se déroule bien et l'on se réjouit de naviguer si vite.

Quelles images pouvons-nous fournir de ces navires du milieu et de la fin du XII^e siècle, dont on entrevoit l'importance, en terme de transport et de liaison maritimes, au travers les témoignages de Wace et de Thomas ? Malheureusement, aucune épave de ces « ferries » médiévaux n'a été découverte, que ce soit en Angleterre ou en Normandie. En l'absence de vestiges matériels, les archéologues n'hésitent pas à faire appel aux sceaux à figuration navale datés du début du XIII^e siècle, d'autant que leur matrice est souvent antérieure. Mentionnons surtout le sceau de Dunwich et celui de Sandwich, où le navire est représenté avec son annexe, le *batel*, à son bord.

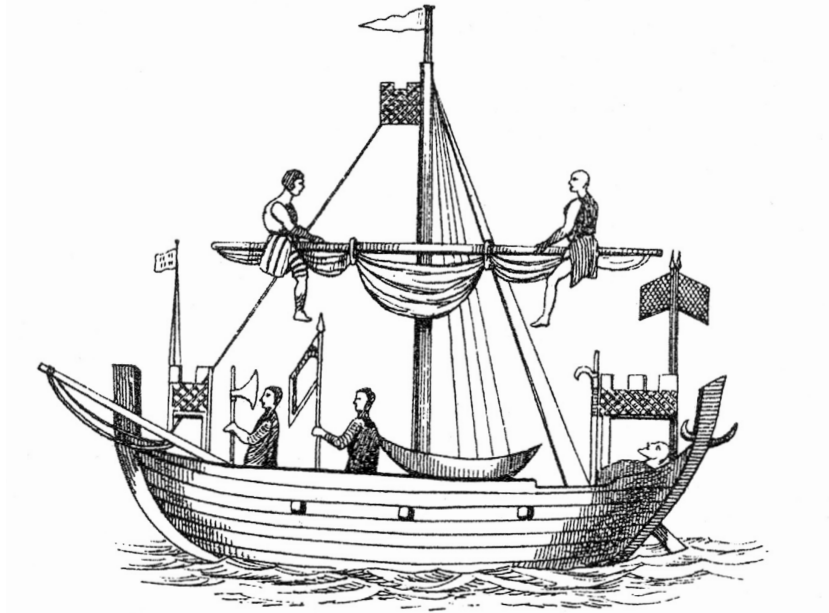


Figure 1: Sceau de Sandwich, XIII^e siècle. Dessin figurant dans A. Anthiaume, *Le Navire. Sa construction en France et principalement chez les Normands*, Paris, Dumont, 1922, p. 105.

À l'image du roi Henri II Plantagenêt, les écrivains normands et anglo-normands devaient sans doute régulièrement prendre la mer pour se déplacer au sein du royaume et suivre la cour. Certains étant proches du roi, comme Wace qui était son historiographe officiel, on peut même supposer qu'ils ont bénéficié lors de leur traversée des navires royaux. L'esnèque royale, notamment, ne servait pas seulement au transport strict du duc-roi et du trésor royal, elle était aussi au service de la cour (Le Patourel 1982). La mer était pour nos écrivains un élément familier, il n'est guère étonnant de la retrouver dans leurs œuvres littéraires. Celles-ci représentent donc de remarquables témoignages des voyages maritimes et des techniques de navigation de leur temps en Manche et mer du Nord. Cependant, au sein de ce corpus, tous les passages à caractère nautique n'ont pas la même valeur informative, certains se distinguent nettement des autres par l'emploi d'un vocabulaire technique propre à la langue des marins, caractérisé par un héritage scandinave remarquable.

3. Des textes de marine à valeur archéologique

Les textes présentés ci-dessous décrivent tous une scène où la manœuvre du gréement est détaillée avec une telle précision et une telle justesse qu'il est légitime de penser que leurs auteurs devaient être familiers du monde des marins. Il s'agit de Wace, Guillaume de Berneville, Denis Piramus et Thomas (les termes qui sont soulignés dans ces textes sont analysés dans le glossaire étymologique figurant en annexe)⁹.

3.1. Wace

Le plus ancien texte figure dans le *Roman de Brut*, qui est l'une des deux compositions majeures de Wace. Dédiée à la reine Aliénor, cette œuvre s'inspire directement de l'*Historia regum Britanniae* de Geoffroy de Monmouth et raconte l'histoire des rois bretons depuis l'arrivée dans le pays d'un descendant d'Énée, Brut, le conquérant de la Grande-Bretagne, jusqu'à la disparition du roi Arthur. La flotte d'Arthur, basée à Southampton, s'apprête à prendre la mer en direction de Barfleur (vers 11205 à 11233) :

<i>Quant as nés furent tuit entré</i>	Quand ils furent tous embarqués
<i>E tide orent e bon oré,</i>	et que la marée et le vent leur furent favorables
<i>Dunc veïssiez <u>ancres</u> lever,</i>	vous auriez vu lever les ancres,
<i><u>Estreus</u> traire, <u>hobens</u> fermer,</i>	tirer les amarres, rider les haubans ;
<i>Marinier saillir par cez nés,</i>	les marins surgir dans les navires
<i>Desbenechieur <u>veilles</u> e <u>trés</u> ;</i>	pour défaire les voiles et les vergues.
<i>Li un s'esforcent al <u>windas</u>,</i>	Les uns font effort au guindeau,
<i>Li altre al <u>lof</u> e al <u>betas</u> ;</i>	les autres au lof et au tangon.
<i>Detriés sunt li <u>gouverneür</u>,</i>	À l'arrière se trouvent les maîtres pilotes,
<i>Li maistre esturman li <u>meillur</u>.</i>	les meilleurs d'entre eux.
<i>Chescuns de <u>gouverner</u> se peïme</i>	Chacun s'applique à diriger
<i>Al <u>gouvernal</u>, ki la nef meïne :</i>	le gouvernail qui mène le navire :
<i>Aval le <u>bel</u> si curt senestre</i>	en bas, la barre pour courir à gauche ;

9 Ces textes ont été traduits en anglais par William Sayers (1997, 1999) et en français moderne avec un appareil critique par nous-même (Ridel 2009a : 293–299).

E sus le bel pure cure a destre.
 Pur le vent es trés acullir
 Funt les lispriez avant tenir
 E bien fermer es raelinges.
 Tels i ad traient les gurdinges.
 E alquant abaissent le tref
 Pur la nef curre plus siief.
Estuins ferment e escotes
 E funt tendre les cordes tutes,
Uitages lascbent, trés avalent,
Boelines sachent e balent.
 Al vent guardent e as esteilles,
 Sulunc l'uré portent lur veilles ;
 Les braiols funt lacier al mast
 Que li venez par desuz ne past.
 A dous ris curent u a treis.
 Éd. J. Weiss.

en haut, la barre pour courir à droite.
 Afin de recueillir le vent dans les voiles,
 ils établissent à l'avant les perches de bordure,
 en les affermissant bien dans les ralingues.
 Certains tirent sur les cargues-fonds
 et abaissent un peu la vergue
 pour laisser courir le navire plus doucement.
 Ils raidissent les bras et les écoutes,
 puis font tendre tous les cordages,
 relâchent les itagues, abaissent les vergues ;
 ils tirent et halent les boulines.
 Ils observent le vent et les étoiles,
 et disposent leurs voiles selon la brise :
 ils enlacent les cargues au mât,
 pour que le vent ne passe pas en dessous.
 Ils courent à deux ou trois ris.
 Trad. É. Ridel.

Un autre passage, plus bref mais tout aussi technique, apparaît dans le *Roman de Rou*. Seconde œuvre majeure de Wace, commencée vers 1160 et inachevée vers 1170, le *Roman de Rou* fut vraisemblablement commandé par le roi Henri II. Il retrace l'histoire des ducs de Normandie depuis l'arrivée des Vikings en Neustrie et la fondation du duché de Normandie jusqu'au début du règne d'Henri I^{er}. Il constitue une source précieuse pour l'histoire de la conquête de l'Angleterre en 1066. Le duc de Normandie et roi d'Angleterre Guillaume le Roux, fils de Guillaume le Conquérant, se prépare à embarquer. Il s'agit à nouveau d'une scène d'appareillage, où l'auteur a su concentrer les actions en peu de phrases, ce qui donne un rythme extrêmement rapide à la scène (vers 9849 à 9858) :

en l'esnege l'ont fait porter
 e cil od lui qu'il volt mener,
 batels e anchres ont enz traiz,
 la gent firent seoir en paiz,
 atornee ont al vent la nef,
bobens ferment, windent le tref ;

[Les marins] font porter [le roi] dans l'esnèque,
 ainsi que ceux qu'il voulait emmener avec lui.
 Ils tirent les bateaux et les ancrs à bord.
 Ils font asseoir les gens dans le calme
 et tournent le navire au vent.
 Ils rident les haubans et hissent la vergue.

*cil qui a gouvernail s'assist
estreintement al vent prist ;
le lof avant e le lispreu
siglant vindrent a Barbefleu.*

Éd. A. J. Holden.

Celui qui est assis au gouvernail
prend aussitôt vent devant.
Naviguant au lof et à la perche,
ils arrivent à Barfleur.

Trad. É. Ridel.

3.2. Guillaume de Berneville

La *Vie de saint Gilles* de Guillaume de Berneville nous fournit également un texte très instructif d'un point de vue nautique. Il s'agit d'un extrait où des marchands provençaux s'appêtent à repartir vers leur pays avec une riche cargaison de tissus orientaux et d'épices, tandis que Gilles leur demande le passage pour aller à Rome (vers 881 à 904)¹⁰ :

*A plein se astent d'eschiper,
Kar mult coveitent le passer.
Bons fud li venz e la mer queieie :
Ne lur estoet muver lur greie,
Ne n'i out la nuit lof cloé,
Estuinc trait ne tref gardé,
Ne n'i out halé bagordine,
Ne escote ne scolaringe ;
Ne fud mester de boesline ;
Tute fud queie la marine :
Ne lur estut pas estricher,
Ne tendre tref ne helenger.
Fort ert l'estai e li hobent
Ki fermé furent vers le vent,
E d'autre part devers le bort
Sunt li nodras e li bras fort ;
Bones utanges out el tref,
Meillurs n'estot a nule nef ;
Bons fud li tref e la nef fort,*

Ils se hâtent d'appareiller,
car ils désirent ardemment traverser.
Le vent est bon et la mer calme :
nul besoin de toucher aux agrès ;
cette nuit-là, on n'a ni cloué le lof,
ni tiré les bras, ni surveillé la vergue,
ni halé les cargues,
les écoutes et le collier de mât ;
nul besoin de bouline.
La mer est toujours calme :
pas besoin de diminuer la voile,
ni de la tendre, ni de la hisser.
Solides sont l'étau et les haubans
qui sont ridés face au vent
et, par ailleurs, vers le bord,
les extrémités de la vergue et les bras sont solides.
La vergue a de bonnes itagues,
les meilleurs de tous les navires ;
la mâture est bonne et le navire solide.

¹⁰ Jacques Chocheyras (1995 : 44) a proposé une traduction avec laquelle nous ne sommes pas toujours d'accord sur le plan nautique, mais celui-ci convenait que le passage était difficile à interpréter.

*E unt bon vent ki tost les port.
Tute nuit current a la lune
Le tref windé très k'a la bune :
Ne lur estut muver funain
Trestute nuit ne lendemain.
Éd. G. Paris et A. Bos.*

Un bon vent les emporte vivement.
Ils courent toute la nuit guidés par la lune,
la vergue hissée jusqu'à la hune :
ils n'ont pas touché aux cordages
de toute la nuit ni du lendemain.
Trad. É. Ridel.

3.3. Denis Piramus

Les textes suivants sont assez brefs, mais on y retrouve le même vocabulaire technique que dans les autres. Il s'agit de deux extraits de la *Vie de saint Edmund le roi* (vers 1375 à 1386 et vers 1449 à 1458) :

*Chescun mariner de l'esneke
Forment le sigle desbaneke,
Lur bobens estreinent vers destre,
Hors lancent lur lof vers senestre,
La veile treient jesqu'a la bune
E al vent la firent comune.
La boëline halent al vent,
Ke l'oré recoilt e supprent.
{...}
Un vent surst devers miedi,
Bien aspre, ki les acoilli,
Ki en la veile treient et en lur tref
Fiert, si enpeint avant la nief.
Les mariners en sunt mult lié ;
Lur lof unt enz mult tost lanciaé,
E alascent lur boëlines,
E estreinent lur holgurdines.
Aspre est le vent, li sigle legier,
Unc ne les covint haneker.
Éd. H. Kjellman.*

Chaque marin de l'esnèque
déroule vigoureusement la voile.
Ils rident leurs haubans à droite,
lancent leur lof à gauche.
Ils hissent la voile jusqu'au sommet du mât
et la livrent tout entière au vent ;
ils halent la bouline vers le vent,
Pour en recevoir et saisir le souffle.
{...}
Un vent du sud se lève,
bien vif, qui les saisit,
alors qu'ils sont en train de tirer sur la voile, et qui,
soufflant sur la vergue, propulse le navire en avant.
Les marins en sont tout heureux :
aussitôt ils lancent leur lof,
lâchent leurs boulines
et raidissent leurs cargues.
Le vent est vif, la voile légère ;
à aucun moment il ne faut la ferler.
Trad. É. Ridel.

3.4. Thomas

Le dernier texte retenu est le passage qui relate dans le *Tristan* de Thomas une scène de tempête (vers 2859 à 2884) :

<i>Curent al lof, le sigle turnent :</i>	On établit la voile pour virer lof pour lof :
<i>Quel talent qu'aient s'en retournent.</i>	on a beau faire, il faut changer de cap.
<i>Li venz s'esforce e leve l'unde,</i>	La tempête monte, l'onde se soulève,
<i>La mer se muet qui est parfunde,</i>	la mer profonde s'ébranle,
<i>Truble li tens, l'air espessist,</i>	le temps se gâte, le ciel se couvre,
<i>Levent wages, la mer nercist,</i>	les vagues grossissent, le flot devient noir,
<i>Pluet e gresille e creist li tenz,</i>	il pleut, il grêle, et l'ouragan se déchaîne,
<i>Rumpent bolines et hobens,</i>	et boulines et haubans se brisent
<i>Abatent tref e vunt ridant,</i>	et la voilure descend, tandis qu'on louvoie
<i>Od l'unde e od le vent wacrant.</i>	en luttant contre les lames et les rafales.
Éd. J.-Ch. Payen.	Trad. J.-Ch. Payen.

Pour traduire le fait de « tourner la voile » (*sigle turnent*), il est intéressant de noter qu'en employant l'expression « virer lof pour lof », propre aux marins, Jean-Charles Payen a fait le choix d'une traduction plus technique. Si Thomas utilise un vocabulaire nautique moins spécialisé que Wace, Guillaume de Berneville et Denis Piramus, il n'empêche que sa description du comportement d'un navire face à une tempête est juste (nécessité de changer de cap en raison de la force du vent, destruction de certaines parties du gréement, dérive du navire dû à l'incapacité à manœuvrer la voilure). Comme eux, il était familier de la mer, sans pour autant être marin.

4. Héritage linguistique et héritage technique

Wace est certainement l'auteur qui a eu le plus conscience qu'il existait à son époque une langue propre aux marins caractérisée par l'emploi d'un vocabulaire technique. Dans un bref passage du *Roman de Rou*, cet auteur oppose nettement un mot usuel à un terme technique (vers 6453 à 6456) :

*Sor li chief de la nef devant
Ke marinier apellent brant,
Out de coivre fait un enfant
Saete et arc tendu portant.
Éd. A. J. Holden*

Sur la tête du navire, à l'avant,
que les marins appellent *brant*,
il y avait un enfant fait de cuivre,
portant une flèche et un arc tendu.
Trad. É. Ridel.

En précisant que *chief* (tête), qui est un mot du quotidien, est appelé *brant* par les marins¹¹, Wace suggère ainsi l'existence de deux niveaux de langue, l'une courante et l'autre de spécialité.

4.1. Vocabulaire courant et vocabulaire technique

Une langue dite de spécialité est complexe. Si elle se caractérise par l'emploi d'un vocabulaire technique spécifique du domaine auquel il se rapporte, elle utilise aussi des mots de la langue courante. Une langue de spécialité n'est, en effet, jamais entièrement technique et ne peut être séparée de la langue vernaculaire à laquelle elle se rattache. Il faut aussi supposer un niveau intermédiaire, où des termes propres au domaine de spécialité sont usuels ou connus du plus grand nombre. À partir de là, il est possible de proposer le classement lexical suivant :

- a. Termes de la langue courante :
 - le gréement : *corde*.
 - les manœuvres à bord : *abaisser*, *abatre* (abaisser), *avalier*, *courir*, *deshaneker* ou *deshenechier* (desharnacher), *destra* (à droite), *estreindre* (serrer), *estricher* (resserrer, diminuer), *fermer* (affermer), *haneker* (harnacher), *lacier* (enlacer), *lancer*, *lascher* ou *alasher* (relâcher), *lever*, *senestre* (à gauche), *tendre*, *traire* (tirer).
 - la navigation : *curir*, *-rrir* (courir), *returner* (retourner), *turner* (tourner).

11 Le mot est d'origine scandinave : il vient de *brandr*, 'épée', qui désignait sur les navires vikings un bordage caractéristique en forme d'épée aboutissant vers l'étrave ; le terme, employé à la forme plurielle (*brandar*) parce qu'il y avait deux bordages de chaque côté de la proue, a fini par s'appliquer à celle-ci tout entière (Ridel 2009a : 181–182).

b. Termes nautiques usuels ou connus :

- le gréement : *ancree*, *gubernal* (gouvernail), *mast* (mât), *sigle* (voile), *veile* (voile).
- la navigation : *gouverner* (diriger), *sigler* (faire voile).

c. Termes nautiques techniques (surtout employés par les marins) :

- le gréement : *bagordinge* (cargue), *betas* (tangon), *boeline* (bouline), *braiol* (cargue), *bras*, *escote* (écoute), *estai* (étai), *estren* (cordage de l'ancre), *estuïn* (bras), *greie* (gréement), *gurdinge* (cargue-fond), *hel* (barre du gouvernail), *hoben* (hauban), *holgurdine* (cargue), *hume* (sommets du mât), *lispreu* (perche), *lof*, *nodras* (extrémités de la vergue), *raelinge* (ralingue), *ris*, *scolaringe* (collier de mât), *tref* (vergue), *uitage* (itague), *verge* (vergue), *verne* (vergue), *windas* (guindeau), *wirewire* (girouette).
- les manœuvres à bord : *agreier* (gréer), *eschiper* (armer, appareiller), *baler*, *winder* (guinder).
- la navigation : *rider* (voguer, louvoyer), *wacrer* (rouler).

À la lecture de cette classification, on s'aperçoit que la technicité du vocabulaire nautique n'était pas encore bien fixée. Pour décrire diverses manœuvres de cordages, les auteurs employaient des verbes issus de la langue courante tels que *fermer* (affermer), *tendre*, *haneker* (harnacher), *lacier* (enlacer), *estreindre* (serrer) ou *estricher* (resserer, diminuer), qui seront bien plus tard remplacés par d'autres plus spécifiquement utilisés par les marins : on n'affermir plus les haubans, on les *ride* ; on *raidit* les cordages plutôt qu'on ne les tend ou qu'on ne les serre ; on ne harnache ou désharnache plus une voile (opération qui est maintenant réservée au cheval), on la *ferle*¹². 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^e siècle par les ter-

12 *Rider* est mentionné au xii^e siècle avec le sens de 'plisser, froncer (en parlant d'une chemise)', il est attesté comme terme de marine au xvi^e siècle avec le sens spécifique de 'tendre une manœuvre dormante à l'aide de ridoirs ou de caps-de-mouton' ; *raidir* signifie précisément dans un contexte nautique 'reprendre le mou d'une manœuvre dormante' ; *ferler* (d'origine obscure) est attesté en 1553 (TLFi).

mes nautiques *bâbord* et *tribord*, d'origine néerlandaise. Pour décrire les changements de bord, les marins du XI^e siècle utilisaient également des verbes courants tels que *turner* (tourner) et *returner* (retourner), jusqu'à ce qu'ils inventent la locution *virer de bord*, plus technique et plus précise. En revanche, le verbe *courir* appliqué à un navire pour dire qu'il navigue, qu'il fait route, est encore employé de nos jours par les marins.

Si des mots apparaissent difficiles à saisir de nos jours, ce n'est pas toujours en raison de leur technicité mais parce qu'ils appartiennent au vocabulaire de l'ancien français et qu'ils sont souvent multiformes. C'est le cas de *estricher* (resserrer, diminuer), employé par Guillaume de Berneville, qui est phonétiquement la variante normande de *estrecier* (Godefroy) ; *baneker* (harnacher) est également une variante dialectale : il s'agit du verbe *barnaschier* qui a admis lui-même de nombreuses formes au cours de l'histoire de la langue française (Godefroy). On citera aussi les verbes *fermir* pour la forme moderne *affermir*, *lacier* pour *lacer*, *alasher* pour *relâcher*. Il convient aussi de prendre en compte des évolutions sémantiques. En ancien français, le verbe *traire*, qui signifiait 'tirer' et qui était usuel au sens général, s'est spécialisé en français moderne au sens de 'extraire un liquide (en particulier le lait)'. Au XII^e siècle, il n'était donc pas incongru de traire un cordage !

Par ailleurs, des substantifs de la langue courante ont été utilisés par analogie sémantique pour désigner des pièces du gréement. Ainsi les *bras* du corps humain sont-ils employés dans un contexte nautique pour désigner les cordages qui servent à orienter la vergue, tandis que *braiol* qui signifiait à l'origine 'ceinture (d'un pantalon)' s'applique aux cordages qui permettent de relever ou de serrer la voile. Quant à *tref* et *verge*, ils ont acquis leur acception maritime à l'intérieur de la langue d'oïl. *Tref* désignait en ancien français toute sorte de poutre et de solive et a pris dans un contexte nautique le sens précis de 'vergue' ; quant à *verge*, c'était à l'origine une petite baguette avant qu'elle ne s'applique à l'espar sur lequel est tendue la bordure supérieure d'une voile carrée. *Tref* et *verge* étaient donc

synonymes dans la langue des marins au XII^e siècle¹³. Même si tous ces mots proviennent de la langue courante, leur fonctionnement par analogie n'était pas forcément accessible à des non-spécialistes et seule une bonne connaissance du contexte en permettait la compréhension. On songe au verbe *rider* qui signifie à l'origine 'galoper' et qui, appliqué à un navire, a pris le sens particulier de 'voguer, louvoyer'. Nul doute que ces extensions sémantiques ont été créées par des marins. Mais la formation d'un vocabulaire de spécialité ne s'effectue pas seulement par analogie sémantique, elle passe aussi par de véritables créations lexicales. Si l'on accepte la proposition étymologique de Pierre Guiraud, le terme de marine *ralingue* (variantes *realingue* et *relingue* attestées dans Wace) a été formé à partir du substantif d'ancien français *eslingue*, au sens de 'cordage', car « ralinguer une voile, c'est proprement la border d'une élingue » (DHF)¹⁴. Ces phénomènes d'analogie sémantique et de dérivation lexicale ne cesseront de s'amplifier au cours des siècles suivants pour combler les lacunes du vocabulaire nautique régulièrement confronté aux changements techniques. Ils montrent qu'au XII^e siècle la langue des marins était déjà capable d'innovations et qu'elle ne fonctionnait pas seulement à partir de ses héritages étymologiques.

Dans bien des cas, cependant, nous avons à faire non seulement à un vocabulaire purement technique mais aussi ancien, ce qui ne rend pas aisée la lecture des textes que nous présentons. Il faut savoir que sur les 27 termes techniques se rapportant au gréement inventoriés dans les textes d'ancien normand du XII^e siècle, seule une douzaine a traversé les âges et continue d'être employée de nos jours par les marins (*agrès, bouline, bras, écoute, étai, hauban, hune, lof, ris, itagne, guindeau, ralingue, vergue*), les autres ayant disparu après le

13 La forme moderne *vergue* a sans doute été empruntée, par l'intermédiaire des marins, au dialecte normand qui a conservé la prononciation latine du [g] (TLFi). La synonymie est un phénomène assez courant dans la terminologie maritime, même quand deux termes sont issus d'un fond commun ; pour d'autres exemples voir le très complet *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal* (NGN).

14 Face à l'étymologie scandinave **rár-lík*, 'bordure (*lík*) de vergue (*rár*)', généralement proposée par les dictionnaires, qui n'a aucun sens d'un point de vue technique, l'hypothèse de Pierre Guiraud a l'avantage de concilier morphologie (la proposition scandinave ne tient pas compte des formes médiévales *raelingue* et *relingue*), phonétique (nasalisation du *i* et assourdissement du *k* non justifiés dans le cas d'un étymon scandinave) et sémantique (il faut supposer un minimum de logique sémantique entre un étymon et son produit).

XII^e siècle. Pour connaître leur sens, force est de se livrer à une analyse étymologique approfondie (dont les résultats sont fournis dans le glossaire en annexe)¹⁵. Nous verrons alors combien la technicité des termes de marine est liée à l'emprunt lexical, qui représente « le phénomène socio-linguistique le plus important dans tous les contacts de langues » (Dubois *et al.* 1973 : 188).

La langue des marins est probablement la langue de spécialité qui a le plus emprunté au fil du temps. En général, les termes techniques passent directement dans la langue emprunteuse avec leur acception nautique. 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. Un seul exemple suffira pour illustrer ce phénomène. Le terme de gréement *boben* (forme moderne *hauban*), qui désigne les forts cordages servant à maintenir le mât latéralement, est issu d'un étymon d'ancien scandinave *böfuðbenda* composé de deux mots, *böfuð*, '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. Aussi, afin de comprendre comment s'est progressivement constituée une langue propre aux marins au XII^e siècle, il faut analyser le vocabulaire maritime par couche lexicale de manière à refléter les différentes langues des peuples qui se sont succédé sur le territoire de l'ancienne Gaule, mais aussi les différents apports techniques de chacun d'entre eux.

4.2. Une « stratigraphie lexicale »

Le lexique de l'ancien français est essentiellement issu du latin qui s'est imposé en Gaule après la conquête romaine au milieu du I^{er} siècle avant J.-C. Les Gaulois n'ont laissé qu'un maigre héritage au point que l'on compte moins de 200 mots qui ont survécu jusqu'à

15 Il était impossible dans le cadre d'un article de revue, forcément limité en nombre de mot, d'offrir un glossaire complet comportant les discussions morphologiques, phonétiques et sémantiques qui ont permis de déterminer l'étymologie des termes de marine normands médiévaux, aussi nous renvoyons à nos travaux précédents traitant de la question : Ridel (2007) et Ridel (2009a).

nos jours (Delamarre 2003 : 389–390) ; les linguistes le qualifient de « substrat gaulois ». En revanche, les migrations germaniques des v^e et vi^e siècles, et en particulier celles des Francs, ont laissé des traces perceptibles dans les parlers gallo-romans du nord de la Loire : sur le lexique, la prononciation et l'ordre des adjectifs. Une telle influence a conduit les linguistes à parler de « superstrat germanique ». Environ 400 à 500 mots issus des langues germaniques ont pénétré les parlers gallo-romans, au point que l'ancien français serait inconcevable sans cet héritage (Guinet 1982 ; Musset 1994 : 198). En revanche, l'apport des Vikings aux parlers locaux de Normandie est faible : on ne relève que 150 mots environ, même si l'ancien scandinave est loin d'avoir influencé de manière égale tous les champs sémantiques du lexique. Le vocabulaire maritime représente un peu plus de 61 % du volume lexical total, c'est dire que les autres champs lexico-sémantiques ont été peu touchés : les 39 % restant englobent à la fois le vocabulaire rural (presque 20 %), le vocabulaire personnel et domestique (environ 11 %), le vocabulaire institutionnel et militaire (presque 6 %) et un vocabulaire de nature générique (environ 2 %) (Ridel 2009a : 110–111). Au sein même du vocabulaire maritime, les termes techniques relatifs au navire (ses types, sa construction, son armement, sa manœuvre) sont nettement dominants puisqu'ils représentent plus de la moitié du corpus (Ridel 2009a : 112).

Le vocabulaire du gréement étant lié à l'histoire des techniques, il ne suit pas forcément l'histoire de la langue, et l'on obtient alors un ordre stratigraphique différent (*cf.* Glossaire). Nous n'avons retenu que les mots issus des niveaux de langue b. et c., selon le classement lexical que nous avons établi plus haut (*cf.* 4.1) :

Gaulois	Latin (I ^{er} s. av. J.-C.-V ^e s.)	Germanique (V ^e -VI ^e s.)	Scandinave (fin IX ^e -début XI ^e s.)	Formation romane (XII ^e s.)
verne	ancre, gubernal, gouverner, veile.	estai, estiere, haler, hel, lispreu, lof, mast, rider, sigle, wacrer.	agreier, bagordinge, betas, boline, eschiper, escote, estren, estuïn, greie, gurdinge, hoben, holgurdine, hune, nodra, ris, scolaringe, sigler, uitage, winder, wirewire.	braiol, bras, raelingue, tref, verge.

Les termes nautiques d'origine gauloise sont quasi inexistants, tandis que le latin qui formait le cœur lexical de l'ancien français n'est plus qu'un substrat : seuls quatre mots se rapportant au gréement et à la navigation ont survécu dans le dialecte normand. Les Celtes ont pourtant bien pratiqué une navigation maritime au cours de la période dite gallo-romaine, dont témoignent des vestiges de cargos de mer découverts dans les ports de Londres (épave de Blackfriars 1), Bruges et Saint Peter à Guernesey (Marsden 1976, 1994 ; Rule et Monaghan 1993). Datés entre le II^e et le III^e siècle, ces vestiges navals comportent des caractéristiques communes qui en font un ensemble architectural homogène (MacGrail 2004). Mais la culture nautique des Celtes ne semble pas avoir survécu après la chute de l'Empire romain, même si l'on perçoit des continuités architecturales comme le suggère l'épave de Port Berteau (c. 600) mise au jour en Charente, qui montre que la tradition navale celtique s'est peut-être poursuivie localement (Rieth *et al.* 2001). D'autres raisons peuvent aussi être invoquées : l'éloignement chronologique et la faible présence de sources écrites, suffisamment étoffées, qui auraient pu nous transmettre un vocabulaire nautique spécifique à la langue gauloise.

Cette méthode de « stratigraphie lexicale » permet de retrouver, en revanche, un héritage souvent ignoré, celui des Germains (Ridel 2009b : 214–215 ; 2010 : 12–15)¹⁶. La langue d'oïl a conservé quelques termes de gréement et d'accastillage légués par des bateliers et des marins germaniques. Les uns se réfèrent à l'appareil de gouverne (*estiere, hel*), tandis que les autres se rapportent au gréement dormant (*mast, estai*) et courant (*sigle, lof, lispreu*), aux manœuvres (*baler*) et à la navigation (*wacrer*). Malgré l'absence de gréement mentionné par les auteurs anciens sur les navires utilisés par les Germains (Lebecq 2007 : 53), ces derniers n'ignoraient probablement pas les pratiques de navigation sous voile qu'ils avaient expé-

16 À notre avis, William Sayers (1997) ne tient pas suffisamment compte de cet héritage germanique : des termes tels que *étai, estiere, baler, lispreu, lof, wacrer* sont incompatibles d'un point de vue phonétique, sémantique et chronologique avec une étymologie scandinave. En général, Sayers a excessivement « scandinavisé » le vocabulaire nautique de l'ancien normand ; il prend pour scandinaves des formes ou des dérivés internes à la langue d'oïl : par exemple *heneker*, l'une des nombreuses variantes de *barnacher* (lui-même dérivé de *barnais*), n'a rien à voir avec le verbe scandinave *hnekka*, de même qu'*estreindre* (du latin *stringere*, 'serrer') avec *strengja*. Si ressemblances il y a, elles sont dues au fonds commun indo-européen.

rimentées et acquises très tôt au contact des Gaulois et des Romains (Thier 2003 : 187 ; Haywood 2006 : 34–35). Lorsque les Vikings débarquent en Neustrie, il y a donc bien longtemps que les Francs pratiquaient la navigation et savaient construire des navires aptes à la mer. Beaucoup plus tard, au IX^e siècle, ils employaient une grande embarcation de type frison, dont des pièces de monnaie à figuration navale, frappées à Quentovic, se font un formidable écho. Stéphane Lebecq (1983-I : 166–176 ; 1989 : 436–438) a bien mis en évidence l'utilisation des deux côtés de la Manche, dès le VIII^e siècle, d'un navire de forme très arquée, bordé à clin à partir d'une sole sculptée. À partir d'un prototype fluvial se seraient apparemment développés en Grande-Bretagne et en Gaule des modèles plus adaptés à la mer. Si les Francs savaient naviguer (et en conséquence avaient développé leur propre vocabulaire nautique), ils exerçaient essentiellement une navigation côtière et traversière, comme bien d'autres navigateurs à cette époque. En introduisant en Normandie de nouveaux types de coque fondés sur un concept longitudinal, les Vikings vont révolutionner les performances hydrostatiques des navires de haute mer et développer les techniques du gréement.

Face aux embarcations des Francs montées sur sole, les Vikings pratiquaient, en effet, un mode de construction à quille et à clin. C'est une manière différente de « penser » une embarcation, où les pièces longitudinales (quille, virures, lignes de rivets) deviennent les éléments architecturaux prépondérants de la coque. La quille, qui est attestée en Scandinavie sur le navire de Kvalsund daté vers 700 et qui constitue la colonne vertébrale du navire, a une fonction antidérive permettant de mieux affronter la houle et les courants. Plus stables et plus souples, les coques scandinaves étaient mieux adaptées à la haute mer. Mais les essais sous voile n'ont pas été immédiatement concluants : les performances nautiques du premier navire viking muni d'une voile et connu à ce jour, le navire d'Oseberg (c. 820), étaient encore médiocres. Adapter une voile à une coque nécessitait aussi d'adapter la coque à la voile. Avec le navire de Gokstad (c. 895), les charpentiers scandinaves ont trouvé des solutions plus rationnelles afin d'augmenter les capacités nautiques de la coque : quille en T plus développée, franc-bord plus important, abaissement du bau transversal qui perd sa fonction de banc de

nage pour devenir un élément de renfort (Rieth 1978 : 55). Sur une telle coque, qui était parfaitement capable d'affronter la haute mer et d'effectuer des voyages au long cours (une réplique a traversé l'Atlantique par ses propres moyens en 1893), nul doute qu'il fallait un gréement performant. Or, William Sayers (1999) a bien montré que les Vikings avaient innové tout un système de cordages, les cargues (*spilling lines*), qui permettaient de mieux contrôler la voile. Nous irions plus loin en affirmant que les Vikings ont perfectionné le gréement courant, comme le suggèrent les termes de langue d'oïl d'origine scandinave qui s'y rapportent.

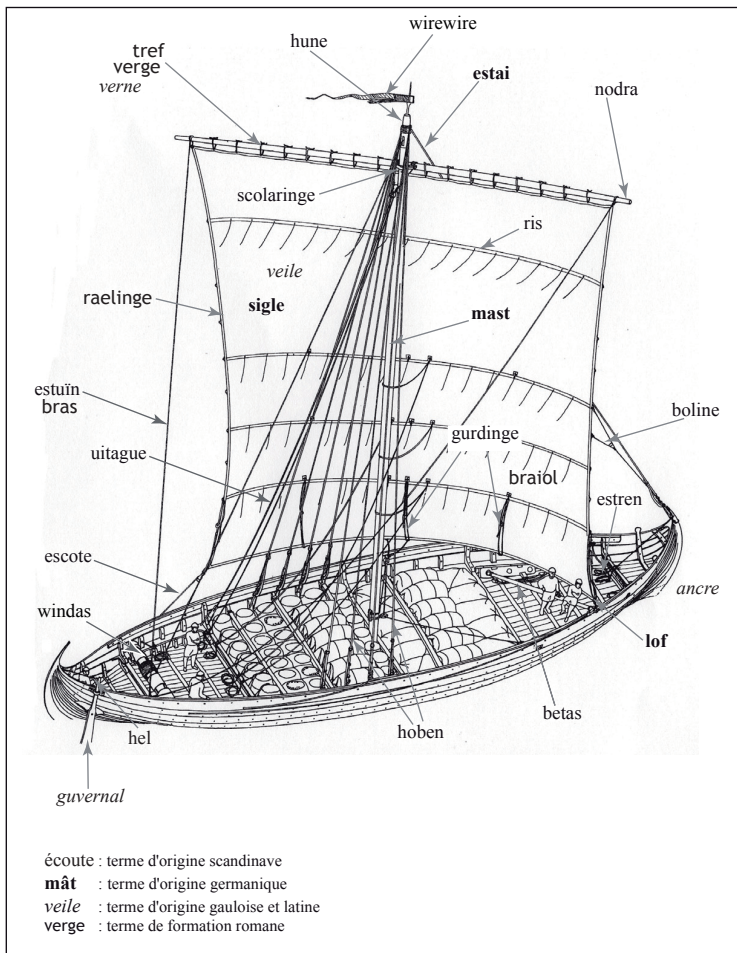


Figure 2: L'influence des Vikings sur le gréement, d'après les textes du XII^e siècle. Dessin S. Villum-Nielsen ; terminologie É. Ridel.

Cet apport technique correspond au développement d'un ensemble de cordages (*estuïn, escote, uitage, gurdinge, bagordinge, holgurdine, ris*) et d'appareux (*hel, windas, betas*) plus complexes, afin d'adapter les manœuvres de la voile aux besoins de la navigation hauturière (Ridel 2009a : 87–88 ; 2010 : 43–44).

5. Conclusion

Les extraits d'œuvres médiévales que nous avons présentés et analysés constituent les plus anciens textes écrits en langue d'oïl à offrir des caractères techniques propres au monde des marins. L'emploi d'un vocabulaire nautique et sa mise en situation concrète procurent à ces textes une valeur archéologique indéniable. Leurs auteurs n'ont pas écrit des scènes fantaisistes en utilisant des termes techniques à des fins ornementales. Ils comprenaient ce qu'ils décrivaient, ils connaissaient la mer et devaient fréquenter des marins, voire être issus de familles de marins (on songe surtout à Wace et Guillaume de Berneville), pour si bien connaître la navigation et les manœuvres à bord d'un navire.

Outre cet apport à l'archéologie nautique, ces textes nous livrent aussi, pour la première fois au cours de l'histoire de l'ancien français, un vocabulaire du gréement. C'est dire l'écart chronologique considérable qu'il existe depuis les premières attestations d'une langue de marin dans les textes de latin classique et les nôtres. Surtout, ces textes du XII^e siècle rédigés en langue vernaculaire permettent de voir comment s'est constituée progressivement une langue de marins au fil des siècles, des hommes et des techniques. Les mots sont porteurs d'histoire... En effectuant des analyses étymologiques fines, il est possible de reconstituer à travers les termes de marine des pans obscurs de l'histoire de la navigation. Les éléments qui composent un gréement sont pour beaucoup de nature putrescible. Or, à défaut de vestiges archéologiques, il nous reste les mots. Et au-delà des mots, ce sont les gestes des anciens marins que nous retrouvons.

ÚTDRÁTTUR

**Normannskir og engilnormannskir
„siglingatextar“ frá 12. öld og saga siglinga
í Norður-Frakklandi á miðöldum**

Í norrænum miðaldatextum á þjóðtungum, þ.e. einkum Íslendinga-sögum, eru margar nákvæmar frásagnir af siglingum á víkingaöld. Auk þessara verka, sem sagnfræðingar og fornleifafræðingar þekkja vel, má finna nokkra normannska og engilnormannska texta frá 12. öld með miklum upplýsingum um siglingatækni víkinga. Þessir textar geyma orðaforða sem lýsir reiðabúnaði og vinnubrögðum um borð. Með því að styðjast við nákvæma orðagreiningu sem varpar ljósi á ólíkan uppruna orðanna (gallískan, germanskan, latneskan, skandinavískan) verður sýnt hvernig orð geta borið vitni um forna tækni sem notast var við öldum saman og hversu mikil áhrif víkingar höfðu á siglingahætti í Normandí. Áhrifa norrænna manna virðist einkum gæta í þróun reiða og flóknari reiðabúnaðar, sem auðveldaði siglingar á rúmsjó. Auk þessa tæknilega þáttar eru þessir 12. aldar „siglingatextar“ fyrstu fornfrönsku heimildirnar um sérstakt sjómannamál.

Lykilorð: fornnormannska, orðaforði, siglingar, reiði/reiðabúnaður, víkingar

ABSTRACT

**Norman and Anglo-Norman “nautical texts”
from the 12th Century: a Source for the
History of Navigation in the North of France
in the Middle Ages**

The Old Norse vernacular texts, i.e. mostly Icelandic sagas, tell us in great detail about navigations during the Viking Age. Besides this literature, which is well-known to historians and archaeologists, there is a small corpus of Norman and Anglo-Norman “nautical texts”, dating from the 12th century, that seem equally informative about navigation techniques inherited from the Vikings. These texts offer us a particularly coherent vocabulary describing rigging and maneuvers on board. Using detailed lexical analysis highlighting the different linguistic heritages (Gaulish, Germanic, Latin, Scandinavian), it will be shown how words also give evidence of earlier technical legacies which were built upon over the centuries, and how much influence the Vikings actually had on navigation in Normandy. The influence of the Norsemen seems mainly to reside in the development of a running rigging using a more complex set of ropes and gears, which made sailing easier on the high seas. Apart from this technical aspect, these 12th-century “nautical writings” also provide the earliest evidence in Old French of a language specific to seamen.

Keywords: Old Norman, vocabulary, sailing, rigging, Viking

BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE
(Y COMPRIS POUR L'ANNEXE)

SOURCES

- Benedeit. c. 1170. *Saint Brandan : The Anglo-Norman Voyage of St Brendan by Benedeit*. 1928. Éd. Waters, Edwin George R. Oxford : Clarendon Press ; *Le Voyage de saint Brandan par Benedeit*. 1984. Éd. et trad. en fr. mod. Short, Ian. Paris : Union Général d'Éditions.
- Denis Piramus. c. 1170. *Seint Edmund : La Vie de seint Edmund le rei*. 1935. Éd. Kjellman, Hilding. Göteborg : Elanders Boktryckeri.
- Eneas, roman du XII^e siècle*. 1925–1929. Éd. Salverda de Grave, Jacques. Paris : Champion, 2 t.
- Guillaume de Berneville. c. 1170. *Saint Gilles : La Vie de saint Gilles*. 1881. Éd. Paris, Gaston et Bos, Alphonse. Paris : SATF.
- Marie de France. c. 1160. *Guigemar : Les Lais de Marie de France* (pp. 1–32). 1983. Éd. Rychnen, Jean. Paris : Champion.
- Roland*. 1086–1100 : *La Chanson de Roland*. 1989 (3^e éd.). Éd. et trad. en fr. mod. Moignet, Gérard. Paris : Bordas.
- Saint Alexis*. c. 1040 : *La Vie de saint Alexis*. 1968. Éd. Storey, Charles. Genève : Droz.
- Thomas. c. 1172–1176. *Tristan : Tristan et Yseut* (pp. 142–244). 1989. Éd. et trad. en fr. mod. Payen, Jean-Charles. Paris : Bordas..
- Wace. c. 1155. *Brut : Wace's Roman de Brut. A History of the British*. 2002 (2^e éd.). Éd. et trad. en angl. Weiss, Judith. Exeter : University of Exeter Press.
- Wace. c. 1160–1170. *Rou : Le Roman de Rou de Wace*. 1970–1973. Éd. Holden, Anthony J. Paris : Picard, 3 t. ; *The Roman of Rou*. 2002. Trad. en angl. Burgess, Glyn S. Jersey : Société jersiaise.

OUVRAGES ET ARTICLES

- Chocheyras, Jacques. 1995. « Guillaume de Berneville et le vocabulaire maritime à l'époque du *Tristan* de Béroul ». *De la chrétienté à l'Europe* (pp. 37–45). Ed. Ribémont, Bernard. Orléans : Paradigme.
- Durand, Frédéric. 1996. *Les Vikings et la mer*. Paris : Errance.
- Falk, Hjalmar. 1912. *Altnordisches Seewesen*. Heidelberg : Carl Winter (Wörter und Sachen, 4).
- Gifford, Edwin et Joyce. 1995. « The Sailing Characteristics of Saxon Ships as Derived from Half-scale Working Models with Special Reference to the Sutton Hoo Ship ». *The International Journal of Nautical Archaeology* 24(2), pp. 121–131.

- Guinet, Louis. 1982. *Les emprunts gallo-romans au germanique (du 1^{er} à la fin du v^e siècle)*. Paris : Klincksieck.
- Haywood, John. 2006 (2^e éd.). *Dark Age Naval Power. A Reassessment of Frankish and Anglo-Saxon Seafaring Activity*. Hockwold-cum-Wilton : Anglo-Saxon Books.
- Jal, Augustin. 1840. *Archéologie navale*. Paris : Arthus Bertrand, 2 vol.
- Jesch, Judith. 2001. *Ships and Men in the Late Viking Age. The Vocabulary of Runic Inscriptions and Skaldic Verse*. Woodbridge : The Boydell Press.
- Lebecq, Stéphane. 1983. *Marchands et navigateurs frisons du haut Moyen Âge*. Lille : Presses universitaires de Lille, 2 vol.
- Lebecq, Stéphane. 1989. « La Neustrie et la mer ». *La Neustrie. Les pays au nord de la Loire de 650 à 850* (pp. 405–440). Éd. Atsma, Hartmut. Sigmaringen : Jan Thorbecke Verlag.
- Lebecq, Stéphane. 2003. « Aux origines du phénomène viking. Quelques réflexions sur la part de responsabilité des Occidentaux (viii^e-début ix^e siècle) ». *La Progression des Vikings, des raids à la colonisation* (pp. 15–25). Éd. Flambard Héricher, Anne-Marie. Rouen : Publications de l'Université de Rouen.
- Lebecq, Stéphane. 2007. « Des origines au xi^e siècle : le temps des fondations ». *Histoire des îles Britanniques* (pp. 7–70). Éd. Lebecq, Stéphane. Paris : Presses Universitaires de France.
- Le Patourel, John. 1982. « Le gouvernement de Henri II Plantagenêt et la mer de la Manche ». *Recueil d'études offert en hommage au doyen Michel de Boïard. Annales de Normandie* n^o spécial, pp. 323–333.
- MacGrail, Seán. 2004. « La construction navale celtique ». *Le Chasse-Marée* 167, pp. 40–53.
- Malmros, Rikke. 2010. *Vikingerne syn på militær og samfund. Belyst gennem skjaldenes fyrstedigtning*. Aarhus : Aarhus Universitetsforlag.
- Marsden, Peter. 1976. « A Boat of the Roman Period Found at Bruges, Belgium, in 1899, and Related Types », *The International Journal of Nautical Archaeology* 5(1), pp. 23–55.
- Marsden, Peter. 1994. *Ships of the Port of London. First to Eleventh Centuries AD*. Londres : English Heritage.
- Musset, Lucien. 1994 (3^e éd.). *Les Invasions. Les vagues germaniques*. Paris : PUF.
- Nylén, Erik et Lamm, Jan Peder. 2007. *Le Mystère des pierres de Gotland. Aux sources de la sacralité viking*. Paris : Michel de Maule.
- Ridel, Élisabeth. 2005. « La snekkja ou les pérégrinations d'un navire de guerre viking à travers l'Europe ». *Les Vikings, premiers Européens viii^e-xi^e siècle* (pp. 52–93). Éd. Boyer, Régis. Paris : Autrement (Mémoires/Histoire, 119).
- Ridel, Élisabeth. 2007. *Des Vikings et des mots. L'apport des Vikings au lexique de la langue d'oïl* (Thèse de doctorat en sciences du langage, Université de Caen). Lille : Atelier National de Reproduction des Thèses.
- Ridel, Élisabeth. 2009a. *Les Vikings et les mots. L'apport de l'ancien scandinave à la langue française*. Paris : Errance.
- Ridel, Élisabeth. 2009b. « Les navires de la Tapisserie de Bayeux à la lumière du

- vocabulaire nautique normand ». *La Tapisserie de Bayeux : une chronique des temps vikings ?* (pp. 209–227). Éd. Lemagnen, Sylvette. Bonsecours : Point de vue.
- Ridel, Élisabeth. 2010. *Les navires de la conquête. Construction navale et navigation en Normandie à l'époque de Guillaume le Conquérant*. Cully : OREP Éditions (Héritages vikings, 1).
- Rieth, Éric. 1978. « La construction navale chez les Vikings ». *Archéologia* 115, pp. 47–61.
- Rieth, Éric, Desbois, Catherine et Serna, Virginie. 2001. *L'épave de Port Bertheau II (Charente maritime), un caboteur fluvio-maritime et son contexte nautique*. Paris : Maison des Sciences de l'Homme.
- Rule, Margaret et Monaghan, Jason. 1993. *A Gallo-Roman Trading Vessel from Guernsey*. Guernsey : Guernsey Museum and Galleries (Guernsey Museum Monograph, 5).
- Sandahl, Bertil. 1982. *Middle English Sea Terms III. Standing and Running Rigging*. Uppsala : University of Uppsala.
- Sayers, William. 1997. « Norse Nautical Terminology in Twelfth-Century Anglo-Norman Verse ». *Romanische Forschungen* 109(3–4), pp. 383–426.
- Sayers, William. 1999. « Textual Evidence for Spilling Lines in the Riggings of Medieval Scandinavian Keels ». *The International Journal of Nautical Archaeology* 28(4), pp. 343–354.
- Thier, Katrin. 2003. « Sails in the North – New Perspectives on an Old Problem ». *The International Journal of Nautical Archaeology* 32(2), pp. 182–190.
- Zink, Gaston. 2000 (5^e éd.). *L'ancien français (XI^e-XIII^e siècle)*. Paris : PUF (Que-sais-je ?, 1056).

DICIONNAIRES

- Dubois, Jean *et al.* 1973. *Dictionnaire de linguistique*. Paris : Larousse.
- Delamarre, Xavier. 2003 (2^e éd.). *Dictionnaire de la langue gauloise*. Paris : Errance.
- FEW : *Französisches Etymologisches Wörterbuch*. Depuis 1925. Von Wartburg, Walther (dir.), 25 vol.
- Godefroy, Frédéric. 1881–1902. *Dictionnaire de l'ancienne langue française et de tous ses dialectes du IX^e au XV^e siècle*. Paris : Champion, 10 vol.
- URL < <http://micmap.org/dicfro/search/dictionnaire-godefroy> >.
- Greimas, Algirdas Julien. 1992. *Dictionnaire de l'ancien français*. Paris : Larousse.
- DHF : *Dictionnaire historique de la langue française*. Rey, Alain (dir.). Paris : Le Robert, 2 vol.
- NGN : *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal. Dictionnaire des termes de la marine à voile : révision de l'édition de 1848*. 1970–2011. Paris : Mouton – Éditions du CNRS, 10 vol. (A–P).
- TLFi : *Trésor de la langue française informatisé* < <http://atilf.atilf.fr> >.

ANNEXE
GLOSSAIRE NAUTIQUE DU XII^e SIÈCLE

Afin de ne pas alourdir le glossaire et conformément à notre sujet d'étude, nous n'avons retenu que les termes relatifs au gréement et aux manœuvres à bord qui sont usuels et techniques, correspondant aux niveaux de langue b. et c. (cf. 4.1.). Les références bibliographiques figurent dans la bibliographie générale.

Abréviations et signes conventionnels

- all. : allemand.
 anal. : analogie.
 anc. fr. : ancien français.
 anc. scand. : ancien scandinave (= scandinave commun).
 angl. : anglais.
 anglo-fris. : anglo-frison.
Brut : Wace, *Roman de Brut*.
 dan. : danois.
 dér. : dérivé.
 fér. : féroïen.
 FM : français moderne.
 fris. : frison.
 frq. : (ancien bas) francique.
 Gaim. : Gaimar, *L'Estoire de Engleis*.
 gaul. : gaulois.
 irl. : irlandais.
 isl. : islandais.
 lat. : latin.
 M. de Fr. : Marie de France
 mod. : moderne.
 moy. : moyen.
 néerl. : néerlandais.
 nor. : norrois (= anc. scand. de l'Ouest).
 norn des Shet. : norn des Shetland (= dialecte nordique des îles Shetland).
 pl. : pluriel, forme plurielle.
Roland : *La Chanson de Roland*.
Rou : Wace, *Roman de Rou*.
 sax. : saxon.
 s. f. : substantif féminin.
 s. m. : substantif masculin.
St Alexis : *La Vie de saint Alexis*.
St Brandan : *Le Voyage de saint Brandan*.
St Edmund : *La Vie de seint Edmund le rei*.
St Gilles : *La Vie de saint Gilles*.
 suéd. : suédois.
 s. v. : *sub verbo* (sous le mot).
 syn. : synonyme.
Tristan : Thomas, *Tristan*.
 v. : verbe.
 west. : westique (= germanique occidental).
 * : devant un étymon, indique que celui-ci est reconstitué ou conjectural.
 → indique que le mot se poursuit jusqu'à nos jours.

GLOSSAIRE

- agreier**, v. ♦ Mettre en place le matériel nécessaire à la manœuvre d'un navire (c. 1170, *St Gilles*) ; cf. *greie*. || De l'anc. scand. *greiða*, 'équiper, arranger' (TLFi, s. v. *gréer*).
- FM *gréer*.
- ancre**, s. f., forme : anchre (1160–70, *Rou*). ♦ Instrument de mouillage, en général pièce de fer qu'on laisse tomber à l'aide d'une chaîne ou d'une corde au fond de l'eau, où elle s'accroche de manière à retenir l'embarcation (c. 1155, *Brut*). || Du lat. *ancora*, 'ancre' (TLFi, s. v.).
- FM *ancre*.
- bagordinge**, s. f. ♦ Cordage destiné à relever une voile le long du mât, afin d'en diminuer la surface (c. 1170, *St Gilles*), syn. de *cargue* ; cf. *gurdinge*, *bolgurdine*. || De l'anc. scand. *gyrðingr*, 'sangle', précédé d'un élément indéterminé qui précise probablement la position du cordage (Ridel 2009 : 173).
- beiter**, v., forme : beitrer. ♦ Diriger, gouverner un navire (c. 1120, *St Brandan*). || De l'anc. scand. *beita*, 'louvoyer' (Ridel 2009 : 174).
- betas**, s. m., ♦ Perche à l'extrémité bifide, fixée au coin inférieur d'une voile, servant à raidir et à mieux faire porter sa chute (c. 1155, *Brut*). || De l'anc. scand. *beitiáss*, 'tangan' (Ridel 2009 : 177–178) ; cf. l'isl. *beitiás* et le vieux suéd. *b t s*.
- boline**, s. f., formes : boëline, boesline (c. 1170, *St Gilles*). ♦ Cordage fixé par des pattes au milieu d'une voile carrée, pour la tenir de biais et lui faire prendre le vent de côté (c. 1155, *Brut*). || De l'anc. scand. *bóglína*, 'boulène' (Sayers 1997 : 419 ; Ridel 2009 : 179–180) ; cf. l'isl. et le fér. *bóglína*, le suéd. *bolin* (vieux suéd. *bogblina*) et le dan. *baugline*, *boline*, *bovin*, *bugline*.
- FM *boulène*.
- braiol**, s. m., forme : breuil (17^e s.). ♦ Cordage qui sert à diminuer la surface d'une voile (c. 1155, *Brut*), syn. de *cargue*. || Par anal. sémantique de l'anc. fr. *braiel*, 'ceinture' (NGN, s. v.), lui-même dér. de *braie*, 'panta-lon'.
- bras**, s. m. pl. ♦ Bras d'une voile, cordages fixés à chaque extrémité de la vergue permettant de l'orienter (c. 1170, *St Gilles*), syn. de *estuin*. || Par anal. sémantique de l'anc. fr. *bras*, 'membres supérieurs du corps humain', lui-même issu du lat. *bracchium*, 'bras (du corps humain)' (NGN, s. v.).
- FM *bras*.
- eschiper**, v., forme : équiper. ♦ 1. Pourvoir un navire en hommes et en matériel (c. 1120, *St Brandan*) ; ♦ 2. Appareiller, d'où embarquer, prendre la mer (c. 1170, *St Gilles*). || De l'anc. scand. *skípa*, 'mettre en ordre, arranger, organiser' (TLFi, s. v. *équiper*) ; cf. le norn des Shet. *skip*, 'diriger un bateau' (Ridel 2009 : 198).
- FM *équiper*.

escote, s. f. ♦ Cordage fixé à l'angle inférieur d'une voile permettant de l'orienter (c. 1155, *Brut*). || De l'anc. scand. *skaut*, 'angle, coin ; angle inférieur d'une voile' (TLFi, s. v. *écoute* 2) ; cf. l'isl. *skaut*, le suéd. *skot* et le dan. *skøde*.

→ FM *écoute*.

estai, s. m. ♦ Cordage qui soutient le mât vers l'avant (c. 1170, *St Gilles*). || De l'anglo-fris. **stæg*, 'étaï' (Ridel 2010 : 59) ; cf. le vieil angl. *stæg* et le fris. *stæch*.

→ FM *étaï*.

estière, s. m. ou f. ♦ Gouvernail (c. 1160, M. de Fr.). || Du west. **stēura*, 'gouvernail' (Guinet 1982 : 76 ; Ridel 2007 : 214–215) ; cf. le vieil angl. *stēor*, l'all. *Steuer*, 'barre du gouvernail'.

estren, s. m. ♦ Amarre (c. 1155, *Brut*). || De l'anc. scand. *strengr*, 'cordage de l'ancre, amarre' (FEW 17 : 252a). ; cf. l'isl. *strengur*.

estuîn, s. m., forme : estuinc (c. 1170, *St Gilles*). ♦ Cordage fixé à chaque extrémité de la vergue permettant de l'orienter (c. 1155, *Brut*), syn. de *bras*. || De l'anc. scand. *stæðingr*, 'bras d'une vergue' (Sayers 1997 : 420 ; Ridel 2009 : 201–202).

greie, s. m. ♦ Agrès, matériel nécessaire à la manœuvre d'un navire, qui comprend le gréement dormant, le gréement courant et les appareils (c. 1170, *St Gilles*) ; cf. *agreier*. || De l'anc. scand. *greiði*, 'attirail, équipement' (TLFi, s. v. *agrès*).

→ FM *agrès*.

gurdinge, s. f. ♦ Cordage destiné à relever une voile le long du mât, afin d'en diminuer la surface (c. 1115, *Brut*), syn. de *cargue* ; cf. *bagordinge*, *holgurdine*. || De l'anc. scand. *gyrðingr*, 'sangle' (Sayers 1997 : 420 ; Ridel 2009 : 218–219).

gubernal, s. m., forme : gouvernail. ♦ Appareil fixé à l'arrière d'un navire et permettant de le gouverner ; au 12^e s., le gouvernail était latéral, monté sur le côté droit du navire et muni d'une barre pour l'orienter (c. 1155, *Brut*) ; cf. *bel*. || Du lat. *gubernaculum*, 'gouvernail' (TLFi, s. v. *gouvernail*).

→ FM *gouvernail*.

gouverner, v. ♦ Gouverner un navire, c'est-à-dire le diriger (c. 1155, *Brut*). || Du lat. *gubernare*, 'diriger un navire' (TLFi, s. v. *gouverner*).

→ FM *gouverner*.

haler, v., forme : aler. ♦ Tirer sur un cordage pour le raidir (c. 1120, *St Brandan*). || Du west. **balōn*, 'tirer hors de' (TLFi, s. v.) ; cf. le vieux haut all. *balōn* (all. mod. *holen*), le moy. néerl. *halen*.

→ FM *haler*.

hel, s. m., forme : helm (c. 1155, *Brut*). ♦ Barre du gouvernail (*ibid.*) ; cf. *gubernal*. || Du west. **belma*, 'poignée du gouvernail', sans doute influencé sémantiquement par l'anc. scand. *hjálm*, 'barre du gouvernail' (Ridel 2009 : 88–90, 228).

hoben, s. m., formes : hauben (1382–84, Rouen), hoben (1160–70, *Rou*), hobenc (c. 1170, *St Gilles*), hobent

- (c. 1170, *ibid.*). ♦ Fort cordage disposé de chaque côté du mât et destiné à le tenir latéralement (c. 1155, *Brut*). || De l'anc. scand. *höfuðbenda*, 'lien du sommet (du mât)' (TLFi, s. v. *hauban* ; Ridel 2009 : 224–225) ; cf. l'isl. *höfuðbenda*, *-bendur* (pl.).
- FM *hauban*.
- holgurdine**, s. m. ou f. ♦ Cordage destiné à relever une voile le long du mât, afin d'en diminuer la surface, syn. de *cargue* (c. 1170, *St Edmund*) ; cf. *bagordinge*, *gurdinge*. || De l'anc. scand. *gyrðingr*, 'sangle', précédé d'un élément indéterminé qui précise probablement la position du cordage (Ridel 2009 : 229).
- hune**, s. f. ♦ Tête de mât (c. 1170, *St Gilles*). || De l'anc. scand. *húnn*, 'tête de mât' (Ridel 2009 : 233–235) ; cf. le norn des Shet. *bun* et le viel angl. *bun-* (attesté dans le composé *bunþyrllu*, 11^e s.).
- FM *hune*, 'petite plate-forme établie dans la partie supérieure du bas-mât' (17^e s.).
- lispreu**, s. m., forme : lispriez (c. 1155, *Brut*). ♦ Perche de bordure de voile (c. 1160–70, *Rou*), qui avait la même fonction que la bouline. || Du frq. **līk-sprēut*, 'perche de bordure' (Ridel 2007 : 214–215, 2009 : 88) ; cf. le moy. néerl. *līk*, 'bordure d'une voile', et *sprēt*, 'perche'.
- lof**, s. m. ♦ Coin inférieur d'une voile qui est du côté du vent (c. 1155, *Brut*). || Du frq. **lōf*, 'côté du vent' (Ridel 2009 : 87) ; cf. le moy. bas all. *lōf*.
- FM *lof*.
- mast**, s. m. ♦ Fort espar, planté à peu près au milieu d'une embarcation, qui supporte la vergue et la voile (1086–1100, *Roland*). || Du frq. **mast*, 'mât' (TLFi, s. v. *mât*) ; cf. le néerl., l'angl. et l'all. *mast*.
- FM *mât*.
- nodra**, s. m. ♦ Vergue, en particulier chaque extrémité de la vergue (c. 1170, *St Gilles*). || De l'anc. scand. **naudð-rá*, 'vergue de secours', composé de *rá*, 'vergue', et de *naudð*, 'secours' (Sandahl 1982 : 164 ; Ridel 2009 : 250–251).
- raelingue**, s. f., forme : relingue. ♦ Cordage cousu sur les bords d'une voile afin de les renforcer (c. 1155, *Brut*). || Dér. de l'anc. fr. *eslingue* au sens de 'cordage' (DHF, s. v. *ralingue* ; Ridel 2009 : 310) ; cf. l'all. *Schlinge*, 'lien, corde'.
- FM *ralingue*.
- rider**, v. ♦ Voguer, louvoyer (1172–76, *Tristan*). || Par anal. sémantique de l'anc. fr. *rider*, 'aller à cheval', lui-même issu d'un verbe d'origine germanique (Greimas, s. v.) ; cf. l'all. *reiten*, 'chevaucher'.
- ris**, s. m. ♦ Rangée de petits cordages permettant de diminuer la surface d'une voile et de l'adapter à la force du vent ; on dispose d'une ou plusieurs bandes de ris (c. 1155, *Brut*). || De l'anc. scand. *rif*, 'ris' (TLFi, s. v.) ; cf. l'isl. *rif*, le norv. *rev*, le suéd. *ref* et le dan. *reb*.
- FM *ris*.
- scolaringe**, s. m. ♦ collier de mât composé de boules (c. 1170, *St Gilles*). || De l'anc. scand. **skála-bringr*, 'cer-

cle de boule', composé de *bringr*, 'cercle', et de *skál*, 'boule' (Sandahl 1982 : 164).

sigle, s. m. ou f. ♦ Voile d'un bateau (c. 1040, *St Alexis*, puis 12^e-13^e s.). || Du west. **segel*, 'voile d'un bateau', probablement influencé par l'anc. scand. *sigla*, 'faire voile' (Ridel 2009 : 261–262) ; cf. le vieil angl. *segelgerd* (8^e s.), le vieux haut all. *segel* (8^e s.), le vieux sax. *segel* (c. 830) et le vieux fris. *seil* (Thier 2003 : 182–183) ; cf. *sigler*.

sigler, v., forme : singler. ♦ Faire voile (1086–1100, *Roland*). || De l'anc. scand. *sigla*, 'faire voile' (TLFi, s. v. *cingler*) ; cf. *sigle*.

→ FM *cingler*.

tref, s. m., forme : trés (pl.). ♦ Vergue (c. 1155, *Rou*) ; cf. *verge*, *verne*. || Par anal. sémantique de l'anc. fr. *tref*, 'poutre, solive', lui-même issu du lat. *trabs*, 'poutre' (Greimas, s. v.).

uitage, s. f., forme : utange (c. 1170, *St Gilles*). ♦ Cordage servant à hisser, en particulier la vergue, à l'aide d'un palan (c. 1155, *Brut*). || De l'anc. scand. **útstag*, 'cordage (*stag*) en dehors (*út*)' (TLFi, s. v. *itague* ; Ridel 2009 : 237).

→ FM *itague*.

voile, s. f., forme : veille (c. 1155, *Brut*). ♦ Assemblage de laizes de toile bordé d'un cordage, destiné à propulser l'embarcation (*ibid.*). || Du lat. *velum*, 'voile' (TLFi, s. v. *voile*).

→ FM *voile*.

verge, s. f. ♦ Espar sur lequel est tendu l'envergure d'une voile carrée (c. 1160, M. de Fr.) ; cf. *tref*, *verne*. ||

Par anal. sémantique de l'anc. fr. *verge*, 'baguette de bois longue et flexible', lui-même issu du lat. *virga*, 'branche souple et flexible' (TLFi, s. v. *vergue*).

→ FM *vergue*.

verne, s. f., ♦ Vergue (1086–1100, *Roland*) ; cf. *tref*, *verge*. || Du gaul. *verna*, 'aulne' (Delamarre, s. v. *verna*) ; cf. l'irl. *fern*, 'aulne', et ses sens techniques 'bouclier, mât' (*ibid.*).

windas, s. m., formes : vindas (1382–84, Rouen), vuidas (1394, Rouen), wydas (1396, Rouen). ♦ Treuil servant à hisser une voile, un mât, une ancre, une charge à bord (c. 1155, *Brut*) ; cf. *winder*. || De l'anc. scand. *vindáss*, 'treuil' (TLFi, s. v. *guindeau*) ; cf. le norv. et le dan. *vinde*, l'irl. *undás*.

→ FM *guindeau*.

winder, v., formes : vinder (1371, Rouen). ♦ Guinder, hisser au moyen d'un treuil une charge à bord (1160–70, *Rou*) ; cf. *windas*. || De l'anc. scand. *vinda*, 'hisser' (TLFi, s. v. *guinder*) ; cf. l'isl., le fér., le norv. et le suéd. *vinda*, le dan. *vinde*.

→ FM *guinder*.

wacrer, v., formes : galcrer, walcrer, wauvrer. ♦ Se balancer, rouler (1172–76, *Tristan*). || D'une racine germanique **walk-*, 'secouer, rouler' (Greimas, s. v.) ; cf. le vieil angl. *wealcan* (angl. mod. *walk*, 'marcher').

wirewire, s. f. ♦ Girouette (1160–70, *Rou*). || De l'anc. scand. *veðrviti*, 'girouette' (FEW 17 : 421ab), terme uniquement attesté par le vieil isl.