

JEAN PRUVOST



LA *STORY*
DE LA LANGUE
FRANÇAISE

*Ce que le français doit à l'anglais
et vice-versa*

LA *STORY* DE
LA LANGUE FRANÇAISE

DU MÊME AUTEUR

- Les Mots qui ont totalement changé de sens* (en collab.), Paris, Le Figaro, coll. « Mots & caetera », 2020.
- Histoire de la langue française. Un vrai roman*, Paris, Le Figaro, coll. « Mots & caetera », 2020.
- Les Secrets des mots*, Paris, Vuibert, 2019.
- Pleins feux sur nos dictionnaires. En 2 500 citations et 700 auteurs du XVI^e au XXI^e siècle*, Paris, Honoré Champion, 2018.
- Expressions et proverbes disparus de Pierre Larousse* (en collab. avec B. Cerquiglini), Paris, Larousse, 2018.
- Nos ancêtres les Arabes. Ce que notre langue leur doit*, Paris, J.-C. Lattès, 2017.
- Mots, expressions et proverbes oubliés* (en collab. avec M. Mettra), Paris, Garnier/Le Monde, 2017.
- Les Mots disparus de Pierre Larousse* (en collab. avec B. Cerquiglini), Paris, Larousse, 2017.
- La Guitare, « profusions d'harmonie, contre mon ventre dans mes bras »*, Paris, Honoré Champion, 2015.
- La Bière* (en collab.), Paris, Honoré Champion, 2015.
- Le Dico des dictionnaires. Histoire et anecdotes*, Paris, J.-C. Lattès, 2014.
- Le Champagne, « une pluie d'étoiles à l'envers... »*, Paris, Honoré Champion, 2014.
- À vélo ou à bicyclette, nom d'un tour*, Paris, Honoré Champion, 2014.
- Journal d'un amoureux des mots*, Paris, Larousse, 2013.
- Le Jardin « qui repose l'œil sans l'égarer »*, Paris, Honoré Champion, 2013.
- Le Cirque, « féerie... qui me jette dans un état d'émotion étrange »*, Paris, Honoré Champion, 2013.
- Le Train « grâce auquel l'homme n'a plus rien à envier aux poissons et aux oiseaux »* (en collab.), Paris, Honoré Champion, 2012.
- Le Fromage « qui doit tout son mérite aux outrages du temps... »*, Paris, Honoré Champion, 2012.
- Les Élections ou Comment « s'eslire quelque manière de vivre » ?*, Paris, Honoré Champion, 2012.
- Le Chocolat « qui favorise la paresse et dispose à ces voluptés qu'inspire une vie langoureuse... » ?* (en collab.), Paris, Honoré Champion, 2011.
- Le Chat*, Paris, Honoré Champion, 2011.
- Le Vin*, Paris, Honoré Champion, 2010.
- La Mère* (en collab.), Paris, Honoré Champion, 2010.
- Le Loup*, Paris, Honoré Champion, 2010.

(suite en page 367)

JEAN PRUVOST

LA STORY DE
LA LANGUE FRANÇAISE

Ce que le français doit à l'anglais et vice versa

TALLANDIER

© Éditions Tallandier, 2020
48, rue du Faubourg-Montmartre – 75009 Paris
www.tallandier.com

ISBN : 979-10-210-2840-1

Avant-propos

« Les deux révérends s’assirent près de la table. Le docteur Hérode entama un speech. »

Victor Hugo,
Les Travailleurs de la mer, 1866.

La *story* ou la *storie* ? C’est que cela change tout, le premier mot est anglais, le second est français... Mais lequel s’est manifesté en premier ? Et puis, en imaginant que ce soit le français – ce sera à prouver –, écrire la *storie* de la langue française, est-ce vraiment rester dans ladite langue tant *story* s’est hélas diffusé en étant perçu comme un mot d’origine anglaise ?

Avec cette même question entre Français et Anglais : qui a d’abord emprunté tel ou tel mot à l’autre ? À dire vrai, les surprises sont nombreuses parce que l’histoire des deux langues est mêlée de manière bien plus intriquée qu’on ne l’imagine. L’histoire des deux pays aussi. Pourtant, on a bien affaire à deux langues distinctes, l’une germanique et l’autre romane.

Pourquoi alors y a-t-il tant de mots en commun ? Il fallait raconter cela. Comment ?

En commençant par s'intéresser à ma grand-mère, jadis tenancière d'un café sur le port de Boulogne-sur-Mer. Pour moi un lieu de mémoire, une véritable citadelle d'informations sur le « je t'aime-moi non plus » entre les deux langues, dans une ville portuaire en somme frontalière. C'est sur les genoux de ma grand-mère que j'ai découvert les premiers mots d'anglais. En passant par tous ces bateaux où se mêlaient Français et Anglais : le « ferry-boat » ou la « malle » par exemple.

L'histoire est classique : c'est d'abord l'enfant, qui enregistre affectueusement les mots ; puis à l'adolescent revient d'apprendre deux langues au collège, en ce qui me concerne goulûment l'anglais, mais aussi l'allemand justement intimement lié à la langue de Shakespeare ; puis vient l'étudiant, avec ses choix : ici un enseignant choisissant de se passionner pour l'histoire des mots et donc des langues, d'où les pages qui suivent.

Tout a donc commencé sur les genoux de ma grand-mère, l'œil rivé sur les falaises de Douvres que l'on voit très bien, par temps clair, de Boulogne-sur-Mer. Elle est fondamentale, cette petite enfance, à la découverte de mots anglais qui *a posteriori* se sont révélés si explicites pour l'histoire de nos deux langues. Aucun doute, il fallait que ce soit le premier chapitre.

Ensuite pouvait commencer la *storie* franco-anglaise en rappelant la souche initiale : l'indo-européen, il y a des millénaires. De cette souche naissait en

effet une branche celtique, qui offrit ses fruits d'une part sur le continent, où donc jadis vivait Astérix le Gaulois, et d'autre part sur l'île Britannique où régnaient les Celtes. Certes, sur le continent, on l'a su grâce à Uderzo et Goscinny, on disposait de la potion magique. Et tous deux, de chaque côté de la Manche, connurent la conquête romaine, mais pas du tout de la même façon. Histoire à suivre donc dans le deuxième chapitre.

Ce fut plus fort que moi : au moment d'évoquer ensuite le déferlement des Germains, déterminant pour l'Albion, je n'ai pu m'empêcher d'évoquer un style de chanson anglo-américaine que j'affectionne, la *country*. Parce qu'à sa façon, elle est révélatrice d'une langue germanique bien distincte d'une langue romane. Cela se démontre. À suivre dans le troisième chapitre.

La mer du Nord fut leur premier royaume. On a reconnu les Vikings. Un chapitre est à peine suffisant pour décrire leur brutal abordage sur nos côtes anglaises et françaises, et leur étonnante implantation en Normandie. Mais aussi en Angleterre. Avec force mots de tous les jours. Sans oublier les noms de lieux. Voilà qui est à décrire précisément. Aimez-vous par exemple la *gabelle* ? Et quels ambassadeurs inattendus de la langue française, franco-normande furent ces ex-Vikings ! Mais on aborde déjà là le cinquième chapitre...

Alors justement, à Hastings, quand Guillaume I^{er} de Normandie, dit le Bâtard, ambitionna d'être roi d'Angleterre, eut lieu la fameuse bataille. Et grâce à une

flèche dans un œil – ce sera précisé –, elle fut gagnée, cette bataille. Naquit ainsi un royaume anglais avec à sa tête, un roi parlant la langue française mâtinée de normand. Et pullulèrent alors les mots français, avec aujourd’hui une difficulté au moment d’apprendre l’anglais ou le français : il y a les mots qui ont gardé le même sens, les « bons amis », et ceux ayant changé de sens, les « faux amis », mais la faute à qui ? Il faudra le déterminer. Avec des surprises. Et par exemple, le *chiffon* d’une Anglaise est-il celui d’une Française ?

La protagoniste du sixième chapitre a pour nom Jeanne d’Arc. Honni soit qui mal y pense, il faudra forcément d’abord porter le regard sur une certaine jarretière à l’origine de ce « honni soit qui mal y pense » prononcé par un roi anglais. Et puis constater un désolant retour des Anglais à leur ancien anglais, abandonnant la langue de Jeanne d’Arc. À cause de Jeanne d’Arc ? En tout cas, un rendez-vous manqué pour une même langue de chaque côté de la Manche.

C’est désormais du Sud que viendront les mots empruntés. Et voilà l’Espagne et l’Italie à l’honneur. Place tout d’abord aux mots issus de la langue arabe *via* l’Espagne, et plus largement tout le bassin méditerranéen. Puis s’installe l’admiration pour la civilisation de Dante, Boccace et Pétrarque. Combien d’écrivains bilingues ? Combien de mariages ? Combien de mots ? Et donc bien avant les *spaghettis*, ces petites ficelles, c’est par milliers que les mots italiens sont entrés dans notre langue. Double immigration attentivement suivie dans ce septième chapitre. D’Avicenne aux

Médicis en passant par Dante, l'*alchimie* des mots et leur *concert* battent leur plein !

Y a-t-il un âge pivot de la langue française ? de la langue anglaise ? Des noms résonnent dans ce huitième chapitre. Entre autres, Shakespeare dont le sillage est profond. Malherbe, dont l'austérité fut décisive. Quelles remarques nous suggère de son côté Vaugelas ? Les Précieuses ne sont-elles pas justement précieuses ? Descartes, les jansénistes de Port-Royal et l'Académie française ne participent-ils pas du même élan, en étant modernes à leur manière et avant l'heure ? Et voici que naît une langue classique dont on hérite encore pleinement. Avec un vocabulaire à maîtriser. « Tout à l'heure » voulait-il dire vraiment « tout à l'heure » ?

Aux philosophes du XVIII^e siècle d'user ensuite avec complaisance de la langue du Parlement anglais, ouvrant une voie (royale ?) pour quitter la monarchie absolue. Y aurait-il un philosophe ne parlant pas anglais ? Que s'ouvrent alors largement les salons aux penseurs anglais, que les cafés et les clubs bruissent de nouvelles idées, et surgira ainsi la Révolution. Avec des bouquets de mots. Confer en 1798 le *Supplément contenant les mots nouveaux en usage depuis la Révolution* ajouté à la cinquième édition hors institution – est-ce possible ? – du *Dictionnaire de l'Académie française*. Déferlent ensuite une horde de termes techniques issus des révolutions industrielles, d'abord anglaises, tout comme s'installent des mots nés par exemple de nouveaux sports. Avec un doigt de snobisme, en pleine anglomanie. Puis éclatent deux guerres mon-

diales, la première étant sanctionnée par un traîtreux traité pour la langue française, celui de Versailles : « C'est la faute à Clemenceau. »

Enfin, s'agissant de l'anglais et du français, sait-on que la fin des accords de Bretton Woods, le pouvoir de Wall Street, celui de la Californie et du Big Data ont structuré de manière presque imparable un nouveau lexique qui nous a submergés ? Une marée de mots dont la dynamique est à clarifier et dont on a ignoré les secrets ressorts. Très visibles maintenant. Est-ce trop tard ?

Vient alors le dernier chapitre. J'ai peut-être eu tort de m'y montrer çà et là furieux, mais aussi optimiste. Pas question cependant de déflorer cette conclusion. Quoi qu'en regardant la table des matières, on en devinera la trame et ce sera surtout l'occasion de repérer qu'on a ménagé avant cette dernière un index de plus de mille mots dont on trouvera l'explication aux pages indiquées.

Sans aucun doute, c'est un voyage au cœur des mots que j'ai souhaité offrir. Pour vous et pour ma mère-grand. Qui, je vous l'ai dit, avait l'œil rivé sur les falaises de Douvres. D'où venaient l'ennemi et l'ami !

1

Ah... ces « monstères d'Angliches » !

« Aujourd'hui, c'était le mariage à la mairie. Le banquet ça sera demain, et d'abord, ça ne sera pas un *banquet*. Ça sera un « *lonche* ». C'est un mot anglais. Ça veut dire *banquet* d'ailleurs, mais c'est beaucoup plus distingué. »

Marcel Pagnol, *Fanny*, 1932.

« Dépêche-ti, min p'tit fieu, v'là ces monstères d'Angliches ! » s'exclamait presque une fois par jour ma grand-mère paternelle, chez qui je passais une grande partie de mes vacances d'enfant, à Boulogne-sur-Mer.

Fille de berger et très tôt orpheline, s'exprimant dans un français mâtiné de picard, elle avait arrêté sa scolarité à douze ans. Elle savait néanmoins parfaitement lire et écrire, dévorait quotidiennement *La Voix*

du Nord, et disposait d'une excellente orthographe qu'admiraient ses deux fils, enseignants.

Pourquoi ces « monstères d'Angliches » ? Parce qu'à Boulogne-sur-Mer, échappées par vagues entières de la Malle – c'est ainsi qu'on appelait avec ou sans majuscule le ferry-boat reliant Folkestone à Boulogne-sur-Mer –, défilaient plusieurs fois par jour les voitures anglaises mettant le cap plein sud pour des contrées plus ensoleillées. En sortant tout droit du ferry-boat, les voitures des « monstères » passaient devant la maison de ma grand-mère qui, avec son petit-fils sur les genoux, goûtait un plaisir enfantin et récurrent à observer cette file serrée d'automobiles. Elles étaient si différentes des nôtres, avec leur conducteur bien visible, volant à droite, « *of course* », disait mon père, ajoutant que les « Britiches » ne faisaient rien comme les autres.

Ces « monstères d'Angliches » avaient en vérité grandement contribué au confort de ma grand-mère, bien qu'elle n'ait jamais mis les pieds sur ladite malle pour découvrir la Grande-Bretagne, si proche pourtant. Ce ne fut que bien plus tard que je sus combien ce mot, la « malle », d'où dégorgeaient ces cortèges de voitures anglaises, allait devenir à travers l'anglicisme « mail » un sujet de débat auquel tous les francophones seraient peu ou prou invités, les nouvelles technologies aidant. Le dilemme linguistique arriverait hélas trop tard pour l'explicitier à ma grand-mère, celle-ci ayant rejoint ma propre cathédrale du souvenir. Mais le père et le fils y seraient confrontés, sans comprendre immédiatement que, de cette malle

AH... CES « MONSTÈRES D'ANGLICHES » !

connue de tous les Boulonnais au mail international, il n'y avait en réalité que le Channel à franchir. Et commence déjà ici pour la malle et le mail une storie, mot jadis français que ma grand-mère aurait compris et bien orthographié à la mode française...

DE LA MALLE À L'ÉLECTRONIQUE

Avant que ne règne la malle de Douvres, exemple judicieusement offert dans la dernière édition du *Dictionnaire de l'Académie* afin d'illustrer ce « navire qui assurait un courrier régulier », existait la malle-poste, souvent abrégée en « malle », désignant cette voiture de l'administration des postes qui transportait les dépêches et pouvait accueillir quelques voyageurs. Et l'on devine aisément que cette voiture à cheval tenait son nom du fait qu'elle transportait de véritables malles, des coffres propres à protéger le courrier. Ces malles sur roues, explique encore en 1862 Victor Hugo dans *Les Misérables*, « étaient des cabriolets à deux roues, tapissées de cuir fauve au-dedans, suspendus sur des ressorts à pompe, et n'ayant que deux places, l'une pour le courrier [et le cocher], l'autre pour le voyageur ».

En fait, depuis 1850, le mot avait pris une dimension commerciale internationale avec la célèbre Malle des Indes, structure commerciale associant le chemin de fer et les bateaux pour assurer le courrier des Indes, entendons par ce pluriel divers territoires de l'Asie du Sud et du Sud-Est. La malle était ainsi

directement associée au courrier à acheminer mais, dès 1923, par extension, elle fut également appliquée au service maritime assuré entre Douvres et Calais ou Boulogne-sur-Mer, véhiculant notamment des passagers prenant le train dans la gare maritime située sur le quai. Cette malle embarqua et débarqua d'abord de simples passagers puis, en étant aménagée, des voitures automobiles soigneusement réparties dans une cale à deux étages. Ainsi, avant même d'avoir pu monter à bord de l'une de ces malles, le mot ayant localement résisté à l'érosion, je voyageais déjà blotti dans le giron de ma grand-mère boulonnaise, en imaginant la destination de toutes ces voitures volant à gauche, parfois même surmontées d'une malle posée sur une galerie...

Quel est alors le rapport à établir entre la malle et le mail, autrement dit le courriel ? Tout simplement le francique *malha*, qu'on retrouve en ancien haut allemand pour désigner la sacoche, devenant le sac de voyage en néerlandais avant de passer en français au IX^e siècle, avec le même sens, élargi à la notion de coffre. En 1200, ce mot, désormais français, rejoignait alors l'Angleterre en compagnie de bien d'autres termes déjà empruntés – une affaire à suivre bientôt – se métamorphosant en *mail* au passage. Puis, vers 1650, le voilà attesté dans la langue de Shakespeare en tant que « sac de lettres », sans doute en passant par l'abréviation de la formule *mail of letters*, la « malle de lettres ». Enfin, au terme d'une nouvelle évolution de sens, en 1680, le *mail* anglais devenait une lettre, en oubliant la malle originelle. De là viendrait en 1690

la notion de poste, avant l'électronique invasive et révolutionnaire de la fin du xx^e siècle.

Aux xviii^e et xix^e siècles triomphait la malle-poste en France, au point d'ailleurs que naquit le verbe « maller », encore synonyme çà et là au Canada francophone de « mettre à la poste ». On lit ainsi dans *Neuf jours de haine* de Jean-Jules Richard, roman publié en 1948 et dont l'action se situe sur les champs de bataille en Europe pendant la Seconde Guerre mondiale, que le personnage principal « remercie bien de la montre française » qu'on lui a « mallée ». De ce verbe français « maller » aux anglicismes « mail » et « mailer », c'est sans hésitation que le rapport s'impose avec la « malle » originelle. Et cela même s'il s'agit pour le « mail », emprunté en 1980 par les Français aux Anglais, d'une abréviation d'« e-mail », *e* étant mis pour *electronic*.

Le mail, courrier électronique, fit souche assez rapidement en français, au point d'agacer celles et ceux bien informés qu'un bel homonyme français existait, le mail désignant originellement et depuis 1080 un marteau, d'où le *maillet*. Du coup, c'est le cas de le dire, « s'envoyer des mails », si on le prononçait à la française avec le mail se rattachant donc au maillet du carrier ou à la mailloche du maréchal-ferrant, voilà qui devenait tout soudain à la fois dangereux et belliqueux ! Sans oublier que ce mail qui rime avec « bail », issu du latin *malleus*, marteau, désigna aussi un maillet à manche flexible qu'on utilisait pour pousser une boule de buis dans un jeu tout proche du croquet. C'est ce mail qui donna, par analogie du lieu où on le

pratiquait, son nom à la promenade bordée d'arbres. Il vaut mieux avoir lu Anatole France et savoir ce qu'est un mail ombragé pour ne pas prononcer à l'anglaise, comme je l'ai entendu à un examen, *L'Orme du mail* !

Aussi, nos amis québécois, qui ne passaient pas en voiture sous la fenêtre de ma grand-mère, préférèrent-ils le courriel, mot-valise né en 1990 au Québec et approuvé par l'Académie française en juin 2003, associant, cela s'entend, « courrier » et « électronique ». Tout comme « message électronique » et « messagerie électronique » purent aussi avoir les faveurs d'une communication plus longue mais plus élégante que le « mail ». On proposa également « mel », comme abréviation commode, à la manière de « tel » pour « téléphone », mais ce fut sans trop de succès. Il faut se méfier des sonorités trop proches du mot de Cambronne, dirent certains.

Le débat n'est pas clos, mais tous nos dictionnaires signalent qu'il s'agit d'un anglicisme et offrent sa définition française : « courrier électronique ». Il semblerait bien que « courriel » prenne depuis les années 2010 l'avantage. Tant pis pour le verbe français « maller » qui aurait plu à ma grand-mère, fervente de la malle !

Ce faisant, quel voyage pour un sac de courrier ! Un voyage que j'aurais aimé expliquer à ma grand-mère, juste avant sa lecture quotidienne de *La Voix du Nord*, au reste riche de chroniques de langue qui y firent un bel écho, l'historien de la langue Bruno Dewaele y veillant.

DE LA « MALLE » ET DU « PAQUET-BOT »

« Paquebouc[s], sont vaisseaux de passage qui trajectent ordinairement de Calais à Douvres en Angleterre pour les passants et messagers », lit-on dans l'*Explication des termes* associée aux *us et costumes de la mer*, publié à Rouen en 1647. Au début du siècle suivant, en 1718, dans la deuxième édition du *Dictionnaire de l'Académie française*, s'insère le « paquet-bot » et ce sera dans l'édition de 1835 que figurera définitivement sous son orthographe actuelle le « paquebot », attesté depuis 1665, mais dans une graphie chancelante jusqu'au XIX^e siècle.

Consulter le *Dictionnaire critique de la langue française* de Jean-François Féraud, juste avant la Révolution en 1788, est éloquent pour comprendre combien la malle et le paquebot sont en vérité liés par le sens. En voici la définition offerte, l'abbé Féraud partisan d'une orthographe modernisée ayant choisi celle d'aujourd'hui. « Le mot anglais est à la vérité *packet-boat*, mais Boyer [auteur d'un dictionnaire bilingue français-anglais] le traduit par *paquebot*. » Pas d'ambiguïté dans la définition : « Poste maritime d'Angleterre en France et en Hollande. Bâtiment qui passe et repasse pour porter les lettres. » Celle-ci est suivie d'un exemple à double détente orthographique, démarquant encore une hésitation : « Le *paquebot* ou le *paquet-bot* est arrivé. » On sera surpris par ailleurs si on relève la prononciation décrite par Féraud, excellent témoin à cet égard de la fin du XVIII^e siècle.

En présentant une translittération « pak-bot », il précise que le *t* se prononce bien, mais qu'en revanche « l'*e* [de paquebot] est si muet, qu'il ne se fait pas sentir ». Disparaissait alors la transparence étymologique initiale, laissant repérer le « paquet ».

Avant la malle et ses courriers, accostaient en fait sur les quais du port de Boulogne-sur-Mer les *packet-boats* anglais, mot qui, comme le nom composé en témoignait, définissait un navire aménagé pour le transport de paquets, en l'occurrence à la façon des malles de lettres des paquets de courrier qu'accompagnaient quelques passagers. Flaubert peut encore écrire dans sa correspondance, le 23 février 1847, à propos du frère de l'une de ses amies d'enfance, Louise Darcet, que « le même paquebot qui a apporté la nouvelle de sa mort apportait deux lettres joyeuses de lui à sa mère et à sa sœur ». N'imaginons pas cependant que ces paquebots bénéficiaient des dimensions impressionnantes de ceux du *xx^e* siècle, à l'instar de celui décrit en 1929 par Jules Romains dans *Le Dieu des corps*, « beau paquebot de seize mille tonnes, d'une construction alors toute récente, prévu à la fois pour l'émigration et pour une clientèle de luxe ». Il suffit en effet de consulter en 1876 le *Dictionnaire classique universel* de Théodore Bénard, édité chez Belin, pour se rappeler qu'il s'agit encore d'un « petit navire qui transporte les dépêches et les voyageurs ». Quand les passagers prendraient l'avantage sur le courrier, pendant que l'avion acheminerait de plus en plus la correspondance, alors naîtraient de majestueux paquebots, qu'on dénommerait aussi des « transatlan-

tiques », qu'il s'agisse du *Lusitania* construit en 1907 ou du *Titanic*. Le naufrage de ce dernier dans l'océan Atlantique nord en 1912 illustrerait dans l'horreur le gigantisme d'autant plus remarqué de ces nouveaux navires. Bien loin de la vénérable malle de Boulogne-sur-Mer.

Collectionner les cartes postales anciennes consacrées à l'une des villes aimées de son enfance n'est pas sans surprendre quant aux témoignages qu'elles offrent, qui dépassent le simple rappel photographique de ces « jours anciens » chantés par Verlaine. Qu'à Boulogne-sur-Mer, dont je collectionne les cartes postales, celles-ci aient été souvent légendées en français et en anglais atteste certes de la présence latente des deux peuples, mais aussi indirectement des liens entre les langues. Qu'on en juge à la légende de la carte postale numérotée 340, imprimée par les Anciens établissements Nordein et Compagnie, vers 1900, carte représentant un bateau quittant le port : « Boulogne-sur-Mer La Malle dans l'Avant-Port – *The Mail in the Outer Harbour* ». Et en voici une autre, datée du 15 août 1903 : « Boulogne-sur-Mer. *Quai d'embarquement des Paquebots Anglais* ». Le café de ma grand-mère n'en était pas très éloigné. Si dans ce grand port de pêche, la « malle » resterait le mot en usage pour la traversée de la Manche, le terme « paquebot » serait progressivement réservé à d'imposants bâtiments traversant l'Atlantique.

Cela étant, la prononciation du mot continue de s'éroder. Ainsi, en 1863, Littré précise déjà que le *t* ne se prononce plus, et il rappelle qu'« anciennement »,

il s'agissait d'un « navire petit et rapide » portant « les ordres, avis ou paquets des amiraux, des commandants des ports », puis d'un « petit bâtiment de mer qui va et vient d'un pays à un autre pour transporter des lettres et des passagers », mais qu'« aujourd'hui », en 1863, on a affaire à des « bâtiments fort grands, à voiles ou à vapeur, qui portent les lettres, des passagers et des marchandises d'un pays à un autre et font l'office de messagerie ». Les transports aériens feront disparaître la vocation de messagerie et le paquebot s'assimilerait définitivement au grand navire affecté au transport des passagers, de plus en plus luxueusement.

Quant au « paquet », c'est encore l'étonnant voyage des mots qu'il met à l'honneur. À l'origine, il faut repérer le *pak* néerlandais passé en anglais sous la forme du *pack* désignant alors déjà un paquet. En serait issu le *packet* anglais, diminutif de *pack*, sans doute dû à l'influence du moyen français riche en diminutifs. Si en effet l'ancien français *pacque* vient bien du même néerlandais *pak*, le *pacquet* attesté en français en 1368 aurait ainsi nettement influencé le *packet* anglais, et ce sera bien sous cette forme anglaise qu'il nous reviendra par mer avec le *packet-boat*, devenu difficilement reconnaissable dans le « paquebot ».

D'où vient alors ce « bot », trace indubitable de l'anglais *boat* que l'on ne peut s'empêcher de rapprocher du français « bateau » ? Là également les mots n'ont pas manqué de naviguer d'une langue à l'autre. Traquons d'abord le *boat* anglais, issu du vieil anglais *bat*, désignant donc toute embarcation.

AH... CES « MONSTÈRES D'ANGLICHES » !

Ce *bat*, en passant par l'anglo-normand, est ensuite, de manière presque certaine, à l'origine du « *batel* » français attesté au XII^e siècle, devenant bientôt le « *bateau* », les diminutifs *-el* ou *-eau* n'ayant en vérité pour seule fonction que l'ajout d'un peu d'épaisseur au mot « *bat* » trop court... D'où serait issu alors ce vieil anglais *bat* ? Probablement d'une racine germanique *bheid*, désignant le fait de fendre du bois, avec le souvenir du bateau initialement fabriqué dans un tronc creusé à dessein ou à partir de planches fendues sur un tronc. Qui dira que les langues ne sont pas en constants échanges ? Ma grand-mère y aurait cependant perdu son picard, au reste bien ébranlé par un nouveau venu : l'hovercraft.

DE L'« HOVERCRAFT » AU MUSÉE, ET DU « FERRY-BOAT »
À DUNKERQUE OU MARSEILLE

« ANCIENNEMENT, RÉGIONAL. *La malle* : le bateau qui transportait les touristes de Calais à Douvres avant l'usage de l'aéroglesseur », est-il précisé dans le *Petit Robert 2020*. À ceci près que l'aéroglesseur n'est plus en service depuis 2000. Et que par ailleurs les Boulonnais, armés d'un chauvinisme rassérénant, boudent cette définition, qui à leurs yeux a le défaut de ne pas faire partir l'aéroglesseur de Boulogne-sur-Mer, très précisément de la plage du Portel. À contrecœur, il leur faut admettre cependant que le nombre exact de voitures et de voyageurs transportés

du continent jusqu'à Douvres légitimait le choix de la ville voisine, Calais, rivale ancestrale.

C'est à Christopher Cockerell, concepteur de ce moyen de transport, que nous devons le premier mot utilisé, l'« hovercraft », terme construit en 1955 à partir d'une part du verbe anglais *to hover*, être en suspension, flotter, et d'autre part du substantif *craft*, petit bateau. Il pénétrera de fait en langue française dès 1960 en tant qu'emprunt à l'anglais pour désigner ce véhicule amphibie à coussin d'air, prenant à son bord à la fois véhicules et passagers. Ma grand-mère n'arrivait pas à le prononcer : il y avait deux *r* de trop pour elle ! La malle, c'était assurément plus simple, mais l'hovercraft avec ses quatre grandes hélices et son impressionnante jupe de caoutchouc ne ressemblait en rien à la malle. Au reste, il ne flottait pas, et il fallut lui trouver un nom français explicite ; non sans tergiversation, on finit par l'appeler l'aéroglesseur, mot attesté en 1964, un bien joli terme à dire vrai.

Parmi les six aéroglesseurs ayant « glissé » sur la Manche depuis 1968, impossible d'oublier ces énormes bâtiments que furent le *Princess Margaret* et le *Princess Anne* ; ce dernier, surnommé le « Concorde de la mer », ayant relié le 14 octobre 1995 Calais à Douvres en vingt-deux minutes. Celles et ceux qui ont vu s'élancer, partant d'une large piste construite sur la plage même, ces vaisseaux gigantesques, en restent nostalgiques ; c'était en effet le rêve technologique de l'époque. Ils eurent même les honneurs du *Petit Larousse illustré* offrant de l'aéroglesseur, dès le millésime 1981, une planche en noir et blanc détaillée,

et ce jusqu'au millésime 1997, avec des précisions grandissantes, le tout en passant en couleur en 1992. Quel plaisir de constater *via* ce dictionnaire, dès le départ en 1981, combien le travail des terminologues fut efficace ! Chaque pièce technique était désignée en français, et l'on pouvait repérer ainsi la « ventilation de sustentation », la « jupe souple », l'« empennage », le « volet d'arrivée » et « de profondeur », un vocabulaire qui serait renforcé dans la planche de 1989 avec d'autres détails, par exemple le « caisson de flottabilité », la « jupe-quille antiroulis ». De quoi faire rêver sur ce nouveau moyen de transport en service pour traverser la Manche. Las, leur exploitation se révéla si coûteuse en carburant, avec 5 500 litres par heure en pleine crise du pétrole, qu'elle s'acheva en 2000.

On eut alors la bonne idée d'ouvrir, à Lee-on-Solent dans le Hampshire, l'Hovercraft Museum qui abrita notamment le *Princess Anne*. Rappelons qu'en 1978, sa conversion en un aéroglisseur encore plus performant permettait à ce bâtiment de 56 mètres de long, pesant 320 tonnes, d'engranger 60 voitures et 418 passagers, et de se déplacer à plus de 110 km/h. On comprend qu'avec pareils chiffres il ait pu impressionner et marquer une génération.

Aussi, dès 2016, afin d'éviter la destruction programmée de ces aéroglisseurs, des associations projetèrent d'en ramener au moins un exemplaire à Calais ou à Boulogne-sur-Mer. « Aéroglisseur », tel fut bien le mot à bon escient retenu lorsque naquirent, sous la houlette de Jean-Guy Hagelstein, Boulogne-aéroglisseurs et, sous celle de Dany Prévostat, France-aéroglisseurs,

associations soucieuses de préserver le patrimoine historique de ces véhicules à coussin d'air. « Aéroglisseur » : ma grand-mère prononçait très bien ce mot explicite, transparent disent les linguistes, qui l'emportait donc définitivement et harmonieusement sur l'« hovercraft ».

Si l'aéroglisseur n'a plus cours pour traverser le Channel – de l'ancien français *chanel*, chenal – et se trouve même ignoré des jeunes générations, les ferry-boats restent en revanche actifs. Même si, hélas, ils ne partent plus de Boulogne-sur-Mer.

Était-ce par rejet ou par difficulté à prononcer le mot ? De fait, ma grand-mère n'évoquait jamais le « ferry-boat ». Pourtant, à l'approche de Boulogne-sur-Mer, dès Pont-de-Briques, sur la nationale 1, de grands panneaux routiers annonçaient le ferry-boat et guidaient les automobilistes directement sur les quais de la gare maritime. C'est là qu'accostaient ces imposants bateaux, prêts à gober leur ration d'automobiles. Grâce à des rampes articulées, elles y pénétraient, en laissant passer d'abord une dizaine de poids-lourds, rejoignant les cales énormes de ces ferry-boats, qui faisaient la navette entre Folkestone et Boulogne-sur-Mer au moins trois fois par jour dans les années fastes.

La voie ferrée amenait aussi à quelques dizaines de mètres du ferry-boat les voyageurs venus de Paris, Nice ou Marseille. De surcroît, étaient également en service des wagons spécialement destinés aux automobiles, wagons dit « porte-automobiles ». Le conducteur et ses passagers pouvaient ainsi économiser la fatigue

de la route, sereinement installés qu'ils étaient tout au long du trajet ferroviaire dans de confortables voitures de chemin de fer. Régnait par ailleurs le *night ferry* ou ferry de nuit reliant donc *via* le ferry Paris à Londres et réciproquement, de 1936 à 1989, avec une interruption de service pendant la Seconde Guerre mondiale. Largement conditionné que j'étais par cette proximité connue et manifeste du chemin de fer et des ferry-boats, l'origine du mot ne faisait à mes oreilles aucun doute : il était forcément lié au chemin de *fer*.

Avouons-le, le jeune père de famille que je fus, embarquant sur le ferry-boat pour des vacances outre-Manche, avec les trois enfants tout émerveillés par le puissant navire, leur expliquait même avec la fatuité d'un jeune professeur que *boat* voulait dire bateau, certes, et que, cela allait de soi, *ferry* était à rattacher au chemin de fer. Et que bien sûr le ferry n'était que l'abréviation de « ferry-boat », au demeurant écrit sans trait d'union par les Anglais. Tissu d'erreurs à part l'orthographe anglaise sans trait d'union...

Il eût fallu que mon anglais soit moins lacunaire pour percevoir combien ce ferry n'avait aucun rapport avec le « fer » des rails. J'appris plus tard qu'il était en réalité issu du verbe fréquent en vieil anglais *ferian*, transporter, lui-même emprunté au norrois *ferai*, traverser. Enfin, en remontant plus avant encore dans le temps, il s'agit d'une racine pré-indo-européenne avec la même idée antédiluvienne d'un transport à effectuer. Pré-indo-européen mérite précision. Est d'origine pré-indo-européenne tout mot se rattachant à une de ces langues dont très peu ont survécu – le

basque étant de celles-là – qui ont précédé les langues d’Asie et d’Europe ayant une souche commune il y a plus de 4 000 ans, en Oural ou en Turquie. Ces dernières se sont de fait implantées par vagues successives, en se déformant en Europe et en Inde. Rappelons qu’il y eut plus de mille langues ainsi qualifiées tardivement au XIX^e siècle d’indo-européennes, comme le latin, le grec, et la grande majorité des langues vivantes européennes, qu’il s’agisse de l’italien, de l’espagnol, du portugais, du français, de l’anglais ou de l’allemand, etc. Oublions donc l’analogie erronée avec le chemin de fer pour rappeler que le mot « ferry » abrite ses premiers germes dans la famille de langues indo-européennes. La présence linguistique du *ferryboat* en anglais, associant donc deux mots très anciens, est attestée au début du XV^e siècle, à propos de la traversée d’une rivière par bateau, vite abrégée en *ferry* à la mi-temps du siècle.

La traversée de la Manche fit resurgir les ferry-boats, destinés cette fois-ci à relier deux rives maritimes, et le ferry est explicitement mis à l’honneur dans les légendes des cartes postales anciennes du XX^e siècle, et ce sous différentes formes. Par exemple, au bas d’une carte postale en noir et blanc de 1930, on découvre : « La gare maritime et le *ferry car* anglais *Dinard* », ou encore, en couleur, en 1954 : « Le *Lord Warden*, *ferry-boat* entrant dans le port de Boulogne-sur-Mer ». Ma grand-mère ne disait jamais complètement « ferry-boat », mais le « ferry » lui fut familier, toute sa vie durant. Elle n’assista pas à la fin de l’aventure boulonnaise avec ce pincement au cœur qu’eurent tous

les autochtones lorsqu'en septembre 2010, le *Norman Trader* fut le dernier ferry-boat à avoir assuré une liaison entre Boulogne et l'Angleterre. Cette traversée sonnait le glas d'une belle aventure à laquelle ma grand-mère décédée depuis plus de vingt ans était attachée, même si elle n'aimait pas le mot. Pas plus qu'Escartefigue, à l'autre bout de la France, dans le Vieux-Port de Marseille. Les lecteurs de Pagnol et de la pièce *Marius* dont le texte était publié en 1931 se souviennent du trait linguistique attaché à l'imprononçable ferry-boat : « Au premier plan, à gauche [se tient] M. Escartefigue, capitaine du ferry-boat », « il prononce *fériboite* », précise malicieusement le jeune auteur. Avec l'accent picard ou l'accent marseillais, décidément, le mot n'était pas de facile sonorité française, que l'on se réfère au ferry-boat transmanche ou à cette ligne créée en 1889 dans le Vieux-Port marseillais, reliant le quai du Port au quai de la Rive-Neuve, avec un trajet de quatre minutes sur une distance de 283 mètres !

Aussi, la Commission de terminologie et de néologie, émanation d'une part de la Délégation à la langue française et d'autre part de l'Académie française, proposa-t-elle une traduction française et ce fut en reprenant un adjectif né en 1898 et en l'accolant au mot « navire » que fut adopté le navire transbordeur pour remplacer officiellement le ferry-boat, vite abrégé en « transbordeur ». Pendant ce temps, au Québec, on usait d'un mot tout aussi transparent, le « traversier », et cela depuis 1877. Ainsi, point de « fériboite » pour

traverser le Saint-Laurent à Québec, mais le « traversier de Lévis ».

LE PUDDING ANGLAIS DE MA GRAND-MÈRE

Cela ne se discute pas. Dans les familles traditionnelles de Boulogne-sur-Mer, quel que soit le statut social, de très longue main on prépare amoureusement pour Noël le pudding. Point de bûche pour la veillée mais, témoignage d'une longue cohabitation avec nos amis anglais, à trente kilomètres de là par la malle, le soir venu on flambe au rhum le pudding. Il y avait presque quelque chose de religieux dans la préparation du pudding par ma grand-mère, peut-être un des seuls mots qu'elle prononçait à l'anglaise. Pourtant, en 1856, dans le tout premier dictionnaire de Pierre Larousse, le *Nouveau Dictionnaire de la langue française*, au cœur des quelques pages réservées à un dictionnaire de prononciation, en face de « pudding », bien perçu comme une spécialité anglaise, on lit la translittération « poudingue ». Les Anglais installés à Boulogne-sur-Mer, de fait Boulonnais d'adoption, et les Boulonnais de souche, communiaient tous à Noël autour du pudding avec approximativement la même prononciation, bien avant le reste de la France qui disait le plus souvent le poudingue...

C'est dans ces colonnes laroussiennes dévolues à la prononciation en 1856 que j'en fis le constat : si en effet ma grand-mère me troublait en prononçant le *u* de « club » comme celui de la rhubarbe de son