

Les pirogues monoxyles de Chissey-sur-Loue (Jura)

La pirogue médiévale du Musée archéologique de Dijon

Fabrice LAURENT



Fig.1 • Le lit de la Loue et ses rives sableuses, août 2011, cl. Christian Vernou.

L'expression « pirogue monoxyle » s'emploie depuis le XIX^e siècle pour qualifier une embarcation longue et étroite, taillée dans un seul tronc. Deux pirogues monoxyles ont été découvertes dans la Loue à Chissey (Jura), où les bancs de sable perdurent de nos jours, notamment sur la rive droite (fig. 1).

La pirogue de Chissey-sur-Loue 1/1825

1. Description

La première pirogue découverte sur le « territoire » de Chissey a été dégagée par « 15 pieds » de profondeur (environ 5 m) en rive droite de la Loue, le 15 mars 1825. Désiré Monnier nous en livre une brève description quelques années plus tard (1). L'embarcation mesurait environ 30 pieds de longueur, 3 pieds de largeur entre les *bordés* (2) et 26 pouces de profondeur. L'épaisseur du fond variait de 6 à 8 pouces, tandis que celle des côtés était d'à peu près 4 pouces. Des trous traversaient les extrémités. Le profil dressé par l'auteur montre en plus l'existence d'une section longitudinale asymétrique (fig. 2). Deux levées, dont l'une s'avère plus courte et plus anguleuse que l'autre, encadrent un fond taillé irrégulièrement. Ces différences entre les extrémités, à laquelle s'ajoute la présence d'un léger *seuil* pour l'une d'elle (ou cassure ?), ne permettent pas de définir la polarité du bateau.

2. Analyse typologique et datation

En 1963, Jean-Pierre Millotte (3), rattache cette pirogue à la protohistoire et plus particulièrement à l'âge du Bronze, mais ne s'en explique pas. Que peut-on en penser désormais ?

La forme des pirogues, des sections transversales en particulier, constitue l'un des marqueurs typologiques les plus sensibles. En 1985, François Beaudouin définit ainsi trois formes principales de sections « qui se situent (dans une très large chronologie historique) les unes par rapports aux autres dans un ordre logique qui traduit une adaptation mieux comprise au milieu et une meilleure efficacité fonctionnelle » (4) : fond et flancs courbes ; fond plat et flancs courbes ; fond plat



Fig.2 • La pirogue monoxyle de Chissey-sur-Loue 1/1825 (MONNIER, 1840, p. 149).

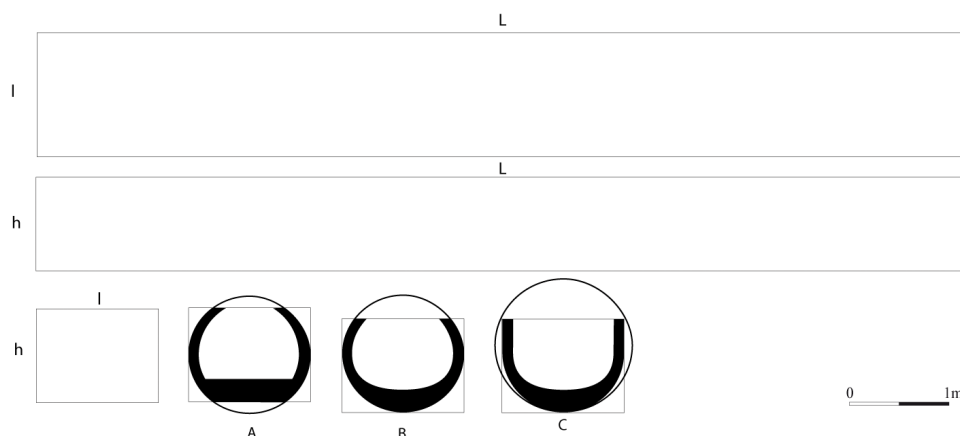
et flancs droits plus ou moins ouverts. Cependant, la forme de la section transversale nous est ici inconnue. Les éléments structurels constituent aussi des caractéristiques permettant d'émettre des hypothèses sur la période de fabrication d'une pirogue, par comparaison dans un ensemble et dans un même espace nautique (5). A cet égard, on ne mentionne l'existence d'aucune membrure transversale, ce qui s'avère surprenant. En effet, toutes périodes confondues et quelle que soit leur forme, les pirogues fluviales du bassin de la Saône (comprenant la Saône, le Doubs, l'Ognon et la Loue : Chissey 2) possèdent lesdites membrures sous des formes variées (réservées : cloisons, courbes, nervures, renforts et tirants ; rapportées : courbes, épars, souche et tirants). De fait (6), de telles membrures ne sont probablement pas nécessaires pour cet esquif exceptionnellement épais (de 16,2 à 21,6 cm au fond et 10,8 cm aux bordés). Une telle épaisseur pourrait traduire une maîtrise imparfaite du contrôle des épaisseurs lors de l'évidement de la *grume*. Mais plus généralement, les dimensions du bateau nous apportent d'autres informations. L'embarcation mesure 9,23 m de longueur (L), environ 1 m de largeur (l) entre les bordés et 0,70 m de profondeur. En tenant compte des épaisseurs du fond et des flancs, ses paramètres s'établissent comme suit : $h/L = 1/10,05$; $l/L = 1/7,59$; $h/l = 1,32$. Par rapport aux pirogues du bassin de la Saône, on constate qu'elle est alors assez large (l/L), très haute (h/L) et très profonde (h/l). Hauteur et profondeur ne sont donc géométriquement pas dissociées. C'est le cas des pirogues de Saône de la fin l'âge du Bronze, pour lesquelles la « géométrie naturelle » du tronc conditionne encore la forme elliptique de leur section (7). Cependant, ces bateaux sont inversement très bas et peu profonds (Saint-Marcel 2/1984, Saint-Germain-du Plain 1989, Villefranche-sur-Saône 2007) (8). De fait, avec un rapport h/l supérieur à un demi une pirogue de section elliptique (ou courbe) devient particulièrement instable : elle « roule ». Dès lors, pour la pirogue de Chissey 1, si on considère qu'on exploite rationnellement le diamètre de la grume et que

le bateau soit quelque peu fonctionnel, un tel rapport suggère qu'elle se trouve centrée autour de l'axe de la moelle et qu'elle possède un fond plat peu développé, ainsi que des bordés courbes (fig. 3, section A). Avec une telle section, sa stabilité reste néanmoins précaire lors d'un déséquilibre transversal.

Taillée grossièrement au plus proche de la forme de la grume, très épaisse et dépourvue d'éléments structurels spécifiques, de telles caractéristiques pourraient traduire une conception archaïque de l'architecture de cette embarcation. Néanmoins, la présence probable d'un fond plat et de trous aux extrémités paraît dès lors anachronique. On voit en effet que des trous existent dans le fond plat de la pirogue de l'âge du Bronze découverte en 1904 à Marigny, dans le canal du lac de Chalain. Il s'agit de *jauges* qui ont permis d'atteindre une épaisseur du fond de 5 cm (9). Dans la Saône, ce fond plat et ces jauges ne sont pas attestées à la protohistoire où, néanmoins, les épaisseurs du fond ne dépassent pas 10 cm. Dans cette espace nautique, il semble par ailleurs qu'on peine encore à percer la coque autrement qu'en passant par des réserves aux extrémités, jusqu'à La Tène (arête interne mortaisée : Messimy-sur-Saône 2/1998, éperon perforé : Apremont 1902) (10). Enfin, 21 cm d'épaisseur détermine un *tirant d'eau à lège* au moins aussi important (par rapport aux bordés on atteint déjà une masse d'environ 1,7 tonne). En condition de navigation active, cela soulève les problèmes d'accessibilité aux grèves et du franchissement des nombreux seuils qui s'égrainent le long de la rivière.

Dans ces conditions, pour cette pirogue robuste et vraisemblablement à forte flottabilité (du fait de son volume considérable), on ne peut pas exclure qu'on ait choisi de la tailler volontairement selon le principe « du moindre effort », et peut-être dans un tronc de moindre qualité, à une date tardive. Il pourrait alors s'agir d'un simple flotteur, appartenant à une quelconque construction flottante, servant par exemple de nef de moulin, comme cela se voit sur l'Allier et le Doubs entre le VIII^e et le XII^e siècle, pour le moins (11).

Fig.3 • Rapports de proportion et essai de restitution de la section transversale ; étude F. Laurent.



La pirogue de Chissey-sur-Loue 2/1857

1. Contexte de la découverte

La seconde pirogue de Chissey a été extraite du lit de la Loue, en 1857 (fig. 4). Prosper Mignard explique que l'embarcation avait déjà été aperçue, quatre ou cinq ans auparavant ; mais qu'il y a dix-huit mois [avant son dégagement] la grande sécheresse l'avait rendue si apparente dans le lit de la rivière, qu'il fut décidé de profiter des basses eaux pour l'extraire. Mais la pirogue était tellement engravée dans une couche « de bois et de feuilles agglomérés en masse compacte comme de la tourbe », qu'il a fallu des bœufs pour la tirer d'un talus de plusieurs mètres d'épaisseur (12). Elle fut acquise par le Musée archéologique de Dijon en 1859, et enregistrée sous le n° d'inventaire : Arb. 61 (13). En 1981, une datation obtenue par la méthode du carbone 14 l'inscrit au haut Moyen Âge : 1480 +/- 60 BP, soit 410-530 après J.-C. (Gif-5339).

2. État de conservation

Cette pirogue est conservée sous la forme d'une extrémité, caractérisée par la présence d'une levée, prolongée d'une partie du corps. L'existence d'une réserve interne dans la levée indique que cette extrémité correspond à la poupe. Il s'agit en effet d'une *côte*, délimitant un *gradin*, sorte de banc taillé dans la masse du bois. Il permet au batelier de se tenir soit, assis avec une élévation suffisante pour pouvoir pagayer au-dessus des bordés, soit debout avec un centre de gravité assez haut pour une propulsion à la perche « *en restant* ». La section longitudinale montre que le bateau est particulièrement cintré, sinon distendu (par rapport au fond, l'obliquité des fibres du bois sur le bordé en témoigne), conséquence probable de son profond enfouissement perpendiculairement au « talus » duquel il a été extrait. De forme triangulaire, un petit fragment long de 0,70 m et large de 0,30 m à sa base, complète la poupe, cassée longitudinalement à partir du gradin. Il est conservé dans les réserves du musée.

Depuis la proue, les bordés sont arasés au-dessus de la levée, puis remontent sur environ un mètre de long pour redescendre progressivement jusqu'aux *bouchains* et disparaître vers l'autre extrémité. Haut de 0,21 m au maximum, le bordé *bâbord* s'avère plus dégradé que celui de *tribord*, qui présente une élévation maximum de 0,45 m sur quelques centimètres de long, seulement.

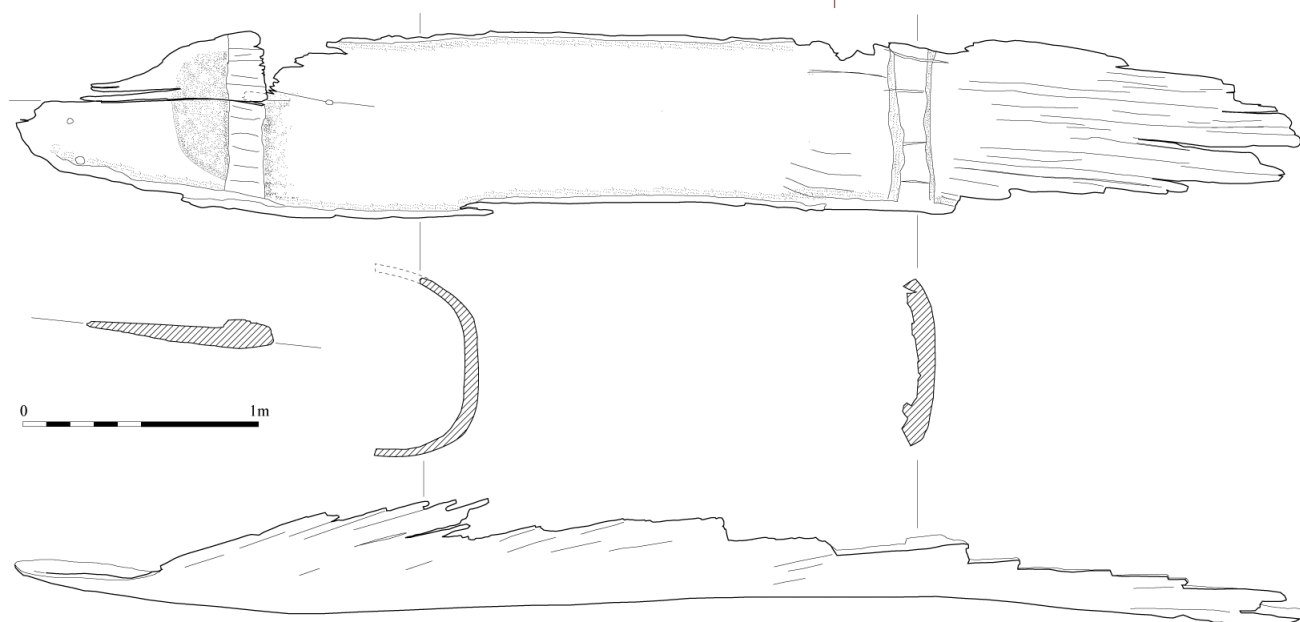
L'embarcation n'a jamais subi de traitement particulier pour sa conservation, de sorte que son dessèchement inévitable (dessiccation) a présidé à une altération irrémédiable de l'embarcation.

3. Les dimensions

Une première série de mesure a été prise lors de l'extraction de la pirogue en 1857 (14). Quelques années, plus tard, en 1866, Gabriel de Mortillet constate déjà que la pirogue souffre d'un dessèchement, conduisant à « un grand retrait » qu'il estime au moins à quatorze centimètres de largeur, par rapport aux armatures en fer posées initialement pour maintenir le bois (15). Les dimensions mesurées en 2005 montre que ce phénomène, qui affecte principalement la section transversale, s'est stabilisé assez rapidement. La hauteur et les épaisseurs sont proposées pour la première fois.

	Longueur	Largeur	Hauteur	Creux	Épaisseur sole	Épaisseur bordé
1857	5,45 m	0,90 m	-	-	-	-
1866	5,50 m	0,72 m	-	-	-	-
2005	5,43 m	0,75 m	0,45 m	0,395 m	0,055 m	0,025 m

Fig.4 • La pirogue monoxyle de Chissey-sur-Loue 2/1857 ; dessins F. Laurent.



4. Le creusement

En 1860, Prosper Mignard rapporte que « les vestiges noirs [...] presque entièrement carbonisés » ont été creusés « à l'aide du feu ». Aucune trace de brûlure n'apparaît ; mais un dépoussiérage au laser (16), réalisé en 1993, aurait pu détruire cette surface noircie. Néanmoins, si cette technique a été privilégiée pour faciliter l'enlèvement du bois du temps des outils lithiques, elle s'avère peu employée aux périodes historiques car les outils à tranchant métallique dispensent de ce travail préalable. Le fait que l'embarcation soit entièrement carbonisée est aussi troublant. Généralement, seul l'intérieur des bateaux subit un tel traitement qui, par ailleurs, disparaît partiellement ou totalement lors de la dernière étape du façonnage. Nous nous demandons alors, si l'acidité de la tourbe n'aurait pas été responsable d'une attaque chimique de la surface superficielle de la pirogue, ce qui aurait noirci le bois. Mais peut-être a-t-elle réellement entièrement brûlé, intentionnellement ou non ?

Fig.6 • La pirogue de Chissey-sur-Loue, exposée dans le dortoir des Bénédictins du Musée archéologique de Dijon, lors de l'exposition « Sauvés des eaux-Sauvés du temps », juin-octobre 2011, cl. Claire Vernou.

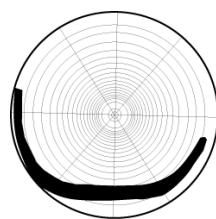


Fig.5 • Position de la pirogue dans la grume au niveau de la section considérée ; étude F. Laurent.

5. Les formes

En plan, la pirogue affecte une extrémité vraisemblablement elliptique à partir de la naissance de la levée. Des bords courbes, peut-être légèrement rentrant en partie supérieure, ainsi que des bouchains très ronds et un fond plat, voire légèrement courbe sur sa face externe, constituent la section transversale. Elle affecte donc une forme sub-trapézoïdale ouverte, ou pentagonale. Cette forme et la convergence des rayons médullaires (observés dans le renfort de la levée) permettent de rattacher la section au type A-1/6-C (fig. 5), de la typologie de Béat Arnold (17). Ce rapport traduit un enlèvement minimum par rapport au diamètre de la grume. Le volume de bois dédié à la pirogue est donc maximum, la perte en matière première s'en trouvant extérieurement réduite.

La section longitudinale présente une levée usée à son extrémité, conservée sur 1,16 m de long. La déformation du bateau ne permet pas d'estimer l'angle de la levée (vraisemblablement très marquée, du fait de l'inclinaison des fibres du bordé), ni de calculer les paramètres du bateau.



6. Les réserves

Remontant légèrement sur les flancs, deux réserves transversales s'observent dans le fond. L'une se situe à 0,96 m de l'extrémité de la proue (contre 1 m en 1857) et à 0,16 m en retrait du point d'inflexion entre la sole et la levée. Il s'agit d'une côte, d'une section légèrement trapézoïdale, d'environ 0,15 m et 0,17 à 0,18 m de largeur à ses bases. Elle mesure 0,04 m d'épaisseur au niveau du gradin et atteint 0,09 m du côté de la levée. De fait, elle délimite une sorte de banc, marqué par une légère dépression en partie supérieure de la levée. Dans le bassin rhodanien, la présence d'un gradin n'est attesté qu'à l'âge du Fer dans la Saône (Messimy-sur-Saône 1/1997) et sur des pirogues lacustres d'époque gallo-romaine (Moras 2003, Charavines 2/1972) (18). En effet, ils ne se trouvent pas sur les pirogues polygonales de Saône du Moyen Âge, où des plates-formes aux extrémités rectangulaires ont été préférées.

Localisée à 1,63 m de l'extrémité cassée (contre 1,72 m en 1857), l'autre réserve constitue un renfort pour la résistance du fond. La membrure affecte une section trapézoïdale, mais on ne peut pas dire si cela est dû à une usure ou si elle a été véritablement *chanfreinée*. Elle mesure 0,19 m de largeur à sa base pour 0,135 m au sommet, et 0,07 m d'épaisseur. Comme pour bon nombre de pirogues de Saône, sa position donne vraisemblablement peu ou prou l'axe de symétrie transversale, de sorte que sa longueur initiale peut être estimée entre 7,5 et 8 m. Au Moyen Âge, cette dimension serait celle d'une pirogue de dimension moyenne sur la Saône, ce qui suggère qu'il s'agit d'un modèle assez grand pour la Loue.

7. Les trous

Le fond est percé d'un trou et l'extrémité de la levée en compte deux.

Dans le fond, cet orifice unique, localisé à 1,29 m de l'extrémité de la levée correspond à un arrachement, peut-être d'une tige métallique identique à celle observée sur la face externe de la levée. Il semble s'agir des points de fixation de l'ancien support métallique de la pirogue. Il est à noter que ce trou, nettement visible, n'est pas signalé lors la première description de l'embarcation. Par contre l'auteur explique que : « Deux trous destinés aux amarres se voient à la pointe qui subsiste encore » (19).

À la poupe, le premier trou, circulaire, localisé à 23 cm de l'extrémité, mesure 2,3 cm de diamètre et 5 cm de profondeur. Les dimensions et la forme régulière de cet orifice, vraisemblablement foré à la *tarière*, indiquent qu'il recevait soit une *cheville*, pour fixer un élément rapporté (mais aucun négatif n'est visible), soit effectivement un *toilet*, pour arrimer une godille. Le second trou, évasé, percé contre le bordé à 28 cm de la poupe, mesure 4 cm par 3 cm de diamètre. Il a été interprété par Mignard comme le point de passage d'une corde. Son ovalisation, résultant d'un frottement répété, et sa localisation proche du bord pourrait effectivement aller dans ce sens.

Conclusion

Les pirogues datées des Ve-VIe siècles après J.-C. sont rares en France (20). L'embarcation de Chissey-sur-Loue 2 constitue donc un maillon essentiel pour l'étude de la batellerie monoxyle du bassin de la Saône. On constate alors qu'elle possède encore des bouchains particulièrement courbes ce qui, morphologiquement et dans le cadre d'une évolution linéaire, introduirait une dégénérescence entre les pirogues de Saône d'époque gallo-romaine (base monoxyle de Chalon-sur-Saône 1/1996, Sassenay 2007) et celles du haut Moyen Âge. Comme une conséquence, on observe sur la structure interne que le renfort est peu développé car les pirogues à section courbe sont plus fortes, au niveau de la résistance, que celle à section polygonale. Contemporaine, la pirogue du Rhône de Brégnier-Cordon possède ces mêmes réserves ainsi qu'une forme proche (1565 +/- 40 BP, 412-580 après. J.-C., ETH-42911) (21). Néanmoins, le nombre de bateau reste trop faible pour considérer ces caractéristiques comme significatives. De fait, leurs formes et leurs paramètres peuvent être, à l'inverse, particulièrement adaptés à leur milieu de navigation (le Rhône et la Loue). En revanche, cela ne semble pas le cas de la pirogue 1 de Chissey. De fait, aujourd'hui à peine flottable, le lit de la Loue est marqué par l'alternance régulière de seuils et de bancs latéraux de convexité dans les méandres, réduisant d'autant plus la largeur (au plus et localement, 50 m aujourd'hui) et la profondeur de la rivière (de 1 à 2 m au maximum).

L'exposition « Sauvés des eaux - Sauvés du temps », présentée au Musée archéologique de Dijon au cours de l'été 2011, a permis de mettre en valeur (fig. 6) cette pièce insigne parmi les collections publiques, dont nous avons souligné la rareté pour cette période du Moyen Âge (22). ■

NOTES

1. MONNIER Désiré, « Annales anciennes : note pour l'histoire particulière des communes du Jura », *Annuaire du département du Jura*, 1840, p. 61-62 et dessin p. 149.

2. Les mots en italique sont définis dans le glossaire.

3. MILLOTTE Jean-Pierre, 1963, « Le jura et les plaines de la Saône aux âges des métaux », *Annales Littéraires de l'Université de Besançon*, 59/2, 1963, p. 282.

4. BEAUDOUIN François, *Bateau des fleuves de France*, éd. de l'Estran, Douarnenez, 1985, p. 9-10.

5. LAURENT Fabrice, en cours, *Batelleries du Rhône et de la Saône*, Ve-XVIII siècles, Thèse de doctorat, Université Louis Lumière-Lyon II.

6. Avec un pied = 32,48 cm et un pouce = 2,707 cm.

7. Concept défini par : RIETH Eric, *Archéologie de la batellerie. Architecture navale fluviale*, Conflans-Sainte-Honorine, Association des Amis du Musée de la Batellerie (*Les cahiers du Musée de la Batellerie*, 56), 2006, p. 50.

8. BONNAMOUR Louis, « Bateaux de Saône : 3000 ans d'évolution », in : Pomey P., Rieth É. dir., *Construction navale maritime et fluviale : approches archéologiques, historiques et ethnologiques*, Actes du septième colloque international d'Archéologie navale (Île Tatihou, 1994), Paris, CNRS éd. (*Archaeonautica*, 14, 1998), 1999, p. 13-21 ; DUMONT Annie, TREFFORD Jean-Michel, « Fouille d'une pirogue monoxyle protohistorique à Saint-Germain-du-Plain (Saône-et-Loire) », *Revue archéologique de l'Est et du Centre-Est*, 45/2, 1994, p. 305-319 ; LAURENT Fabrice, 2007, « Pirogue monoxyle de Villefranche-sur-Saône », in : Lavocat A., « La Saône du PK 38 au PK 45,5 : Villefranche-sur-Saône, Arnas, Saint-Georges-de-Reneins (69) », *Lyon, Rapport d'activité du Groupe de recherches Archéologiques aquatiques Lyonnaises (SRA-DRAC Rhône-Alpes)*, 2007, p. 14-16.

9. TABARIES de GRANSAINES Edouard, « Les pirogues néolithiques du lac de Chalain », *L'homme préhistorique*, Paris, Schleicher frères & Cie, 4, 11, 1906, p. 321-326.

10. GUYON Marc, « La Saône entre Saint-Georges-de-Reneins et Mesimy-sur-Saône, 6800 ans d'occupation », dans Bonnamour L. dir., *Archéologie des fleuves et des rivières*, Paris, Errance, 2000, p. 170-173, p. 171, fig. 3 ; BOUCHET Docteur, « Découverte d'une pirogue à Apremont (Haute-Saône). Les pirogues dans la vallée de la Saône supérieure », Gray, *Bulletin de la Société grayloise d'émulation*, 6, 1903, p. 101-111.

11. BOISSEAU François, 1998, « Les pirogues à tableau arrière de la région bouronnaise », in : Rieth É., Serna V., *Du manuscrit à l'épave, Archéologie fluviale*, Conflans-Sainte-Honorine, Association des Amis du Musée de la Batellerie (*Les Cahiers du Musée de la Batellerie*, 39), p. 49-51.

12. MIGNARD Prosper, *Mémoire de la Commission des Antiquités du département de la Côte-d'Or*, Dijon, 5, 1857-1860, p. LIX. L'auteur mentionne l'existence d'un rapport et d'un plan des lieux où elle a été trouvée, lesquels ont été réalisés par M. Branger. Notre enquête n'a pas permis de retrouver ces documents.

13. ARBAUMONT (d') Jules dir., *Catalogue du Musée de la Commission des Antiquités du département de la Côte-d'Or*, Dijon, Librairie Lamarche, 1894.

14. MIGNARD Prosper, 1857-1860, *op. cit.* p. LIX.

15. MORTILLET (de) Gabriel, « Origine de la navigation et de la pêche », *Revue Archéologique*, 7/14, 1866, p. 18.

16. Réalisé par la société LASERBLAST S.A.R.L.

17. ARNOLD Béat, GRASSMANN Pierre, LAMBERT Georges, LAVIER Catherine, *Pirogues et analyses dendrochronologiques*, 2, Neuchâtel (*Archéologie neuchâteloise*, 21), 1995, p. 11.

18. GUYON Marc, 2000, *op.cit.*, p. 170-173 ; BILLAUD Yves, « Le lac de Moras », Annecy, *Rapport d'activité DRASSM*, 2004, 16 p. ; RIETH Éric, 2006, « La pirogue gallo-romaine. Étude complémentaire », dans Colardelle M., Verdel É., « L'habitat fortifié médiéval de Colletière à Charavines et le pays du lac de Paladru (Isère) », Grenoble, *Rapport de synthèse CPI/MNATP/CEF* (SRA-DRAC Rhône-Alpes), 2006, p. 32-36, fig. 58-69.

19. MIGNARD Prosper, 1857-1860, *op.cit.*, p. LIX.

20. En 2003, sur 313 pirogues recensées, les mieux datées pour cette période du Moyen Age : Sanguinet/Lapirout 1 (Landes), Drefféac (Loire-Atlantique), Rauville-la-Place (Manche), Sainte-Anne-sur-Brivet (Loire-Atlantique), Brégnier-Cordon (Ain) ; les moins bien datées : Bapte (Manche), Saintes 2 (Charente-Maritime).

21. Il s'agit d'une nouvelle datation, réalisée en 2011, par le laboratoire Archéolabs (Saint-Bonnet-de-Chavagnes) pour le Musée Escale Haut-Rhône de Bregnier-Cordon.

22. Il nous est agréable de remercier ici M. Christian Vernou, conservateur en chef du Musée archéologique de Dijon et sa collaboratrice, Mlle Isabelle Munch, qui nous ont permis en 2005 d'accéder à cette pirogue afin d'en faire l'étude dans le cadre de notre recherche universitaire : LAURENT Fabrice, *Pirogue monoxyle médiévale de Chissey-sur-Loue 1857*, Université de LYON II, UMR 5648, juin 2005. Cette étude a été à l'origine de la présente publication que M. Vernou a bien voulu relire et mettre aux normes du présent Bulletin.

GLOSSAIRE

Bâbord : côté gauche d'un bateau en regardant la proue.

Bordés : flancs d'une pirogue (XE) «b:pirogue» .

Bouchain : partie de la coque comprise entre le fond et les flancs.

Can des bordés : tranche des flancs.

Chanfreiner : tailler pour obtenir une surface oblique plate, obtenue lorsqu'on abat l'arête d'une pièce de bois.

Cheville : petite tige de bois utilisée pour boucher un trou ou immobiliser les pièces d'un assemblage.

Cloison : élément transversal réservé dans la masse monoxyle (XE) « b:monoxyle » du fond, dont l'épaisseur excède la moitié de la hauteur interne des flancs ; s'il s'agit d'une pièce ajoutée, elle sera toujours qualifiée de cloison rapportée.

Courbe : pièce de construction à deux branches formant un angle plus ou moins ouvert ; une partie est fixée au fond, l'autre à un flanc.

« **En restant** » (perchage) : mode de propulsion à la perche qui consiste à rester immobile lors de la prise d'appui.

Estrope : anneau de cordage dont on se sert pour entourer une rame ou une poulie.

Franc-bord : hauteur des flancs située au-dessus de la ligne de flottaison.

Gradin : sorte de banc taillé dans la masse d'une extrémité d'un monoxyle (XE) «b:monoxyle» .

Grume : tronc d'arbre abattu, ébranché, encore recouvert de son écorce.

Godille : aviron placé à l'arrière de l'embarcation et permettant la propulsion par un mouvement hélicoïdal de la pelle.

Jauges d'épaisseur : série de trous percés essentiellement dans le fond d'un monoxyle (XE) «b : monoxyle» , destinés à contrôler son épaisseur durant l'évidage (ou évidement).

Lège (à) : sans cargaison.

Levée : en coupe longitudinale, partie courbe d'une extrémité.

Membrane : élément architectural transversal de l'ossature (varangue, courbes) ou renfort.

Poupe : l'arrière d'une embarcation.

Renfort transversal : élément perpendiculaire, réservé dans la masse du fond et, parfois, dans une partie des flancs ; son épaisseur totale est supérieure à la moitié de la hauteur des flancs.

Seuil : extrémité formée par une levée coupée droite transversalement.

Tarière : grande vrille munie d'un manche pour percer des trous dans le bois.

Tirant d'eau : hauteur immergée d'une embarcation.

Toilet : tige de bois permettant d'arrimer un aviron au moyen d'un anneau de cordage.

Tribord : côté droit d'un bateau en regardant la proue.
