

> Son manuscrit de 1583 présente une iconographie extrêmement riche. Si les lettrines peuvent être la réalisation d'une tierce personne, le texte scientifique et son illustration sont d'une telle homogénéité dans les graphies et les couleurs qu'il est plausible qu'un même personnage soit l'auteur du texte et de l'image. Plusieurs arguments vont en faveur de l'hypothèse d'un marin aux multiples compétences – pilote, cartographe et artiste. En premier lieu, Devaulx, marin et fils de marin, ne vivait pas dans un univers qui l'invitait à prendre des artistes talentueux à son service. Ensuite, pendant plusieurs décennies, les cartes manuscrites de l'école de Dieppe, mais aussi les multiples traités de navigation manuscrits, témoignent de la diversité des compétences de leurs auteurs, qu'il s'agisse du travail de Guillaume Le Testu ou de la carte de l'Atlantique réalisée en 1613 par Pierre Devaulx, le jeune frère de Jacques.

La valeur scientifique des dessins qui mettent en scène la science nautique fait de ce manuscrit un « best-seller » des livres sources dans ce domaine. Devaulx tire profit des rares gravures sur bois qui illustrent sobrement les traités imprimés de l'époque. Il réalise des calques qu'il colorise avec éclat ou complète par des décors convenus. En plusieurs occasions, il fait preuve de plus de créativité encore. Ainsi, il met en scène un texte portant sur l'usage d'un instrument dans des conditions délicates – texte souvent imprimé, mais jamais illustré jusqu'alors. Et à plusieurs reprises, il peint des bandeaux extrêmement pédagogiques, véritables bandes dessinées où se succèdent les usages ordinaires d'un même instrument dans diverses situations.

Devaulx s'appuie sur des ouvrages imprimés, traités de navigation ou d'astronomie largement diffusés en Europe, mais aussi sur quelques textes peu diffusés, publiés par d'autres Normands. Pour partie, ce savoir livresque lui a été transmis par voie orale, ce qui donne une certaine originalité à plusieurs formulations et approches. Tant pour l'iconographie que pour le savoir, deux ouvrages imprimés lui servent de référence : la *Cosmographie* de l'Allemand Pierre Apian (1524) et *L'Art de naviguer*, l'ouvrage de Médine en français (1554).

À LA POINTE DE LA MODERNITÉ

Ce dernier fournit la trame du savoir de base que développe Devaulx. Il y est question de cosmographie, rhumbs (une unité de mesure d'angles), routes, latitude, déclinaison et hauteur du Soleil, hauteur de l'Étoile polaire et du Pôle, marées et Lune, calendrier – des éléments en usage depuis quelques décennies en navigation et reformulés à plusieurs reprises. Hormis quelques passages qui sont la copie exacte de Médine, il est d'ailleurs difficile de repérer la provenance des formulations parfois confuses que Devaulx adopte.

Car la navigation de ce xvr^e siècle est une « navigation aux étoiles », où le Soleil, la Lune et l'Étoile polaire jouent un rôle essentiel. En prenant appui sur ces astres mobiles, les lois de la navigation ne peuvent qu'être complexes. Et parce que le marin ne dispose que des seules informations délivrées par le ciel, tout naturellement, le traité de Devaulx commence par des considérations astronomiques, inspirées de Médine, un auteur qui puise sa cosmographie

LE NOCTURLABE

Cet instrument inspiré de Michel Coignet, contemporain de Devaulx, permet de connaître l'heure la nuit en observant la position de certaines étoiles. Après un réglage de la date de l'observation, on vise l'Étoile polaire par le trou central et on tourne la règle mobile ou alidade vers Kochab, une étoile de la Petite Ourse. Aux côtés de sa mise en scène (ci-dessous), reprise du cosmographe Pierre Apian, Devaulx présente l'instrument sous forme de volvelle : un disque de papier accompagné d'une alidade mobile.

