

## 92 - On ne badine pas avec le vocabulaire nautique

### A/ Le périple de la Passe à Cent Sous

Combien de marins n'ont-ils pas voulu entrer dans ce havre de paix qui sent bon le goémon et où les filles du Bar du Loup vous attendent en prêtant attention avec intérêt aux hardis navigateurs qui empruntent la Passe à Cent Sous.

A cause du courant, tout débute avec une navigation latérale ou le chenal a des bas si rouges qu'on ne voit plus son tricot vert briller à un rythme quelconque. Puis, pour naviguer entre les écueils de la Passe à Cent Sous, il faut suivre un alignement. L'amer du haut est un couvent nommé « la Mère Supérieure », celui du bas consiste en une roche caractéristique appelée le « Pic du Moine ».

Une fois bien serrée la Danseuse Orientale, marque cardinale à robe noire et jaune sous son double chapeau chinois, il faut, pour éviter la roche de la Pute, raser la Basse de la Mouise et se veiller à ce que la Mère Supérieure chevauche correctement le Pic du Moine. Le moindre écart vous enverra directement là où vous ne voudriez pas. Quel marin, quel Capitaine n'a-t-il pas perdu le fond de sa quille en s'enlisant ainsi, disait le bien connu Comte Péterie.

Puis vous rencontrerez sur votre tribord la Marque Jaune qui indique la zone dite de Septimus. Pas le moment de zoner : Laissez la marque à une petite encablure sans prêter trop d'attention à la croix qu'elle porte, la votre est déjà suffisante.

Arrivé à la marque de la Boule Rouge, vous verrez la casquette blanche sur le nez rouge du pilote dont la barque porte les feux de mêmes couleurs. Vous êtes en eaux saines, mais pas encore dans les saines eaux du port.

Il vous faut effectivement encore éviter la roche du Cochonnet dont on distingue bien les deux boules qui caractérisent ce danger isolé. Prenez les boules d'un bord ou d'un autre, mais laissez une marge d'une demi-encablure, c'est plus prudent.

Maintenant le havre se distingue derrière ses puissantes digues, l'une verte, l'autre rouge et vous voyez le brick géant que j'examine près du wharf, comme le rappelle le panagramme\*\* du parfait radio téléphoniste, lequel dit aussi que si vous portez ce vieux whisky au juge blond qui fume, vous obtenez un résultat semblable, en alexandrin. Dans les zoos anglo-saxons c'est un rapide renard brun qui taquine une chienne et on dit que « the quick brown fox jumps over the lazy dog ». Ah ! Ces grands bretons et leur humour ! Il vous reste presser la touche PTT de votre VHF pour demander une place au maître de port et aller célébrer votre arrivée au Bar du Loup. On dit que le poisson y est aussi frais que la cervoise et les filles aussi chaudes et douces qu'une nuit tropicale.

Une fois au bar, qui accepte les livres de bord, les dollars et les roubles, les loubards et les loups de mer, mais pas les bittes coins, ne demandez pas où sont les WC : allez-y de votre propre initiative, c'est au fond à gauche, là où c'est marqué « Gentlemen ». Vous éviterez ainsi qu'un local goguenard ne vous y laisse pas entrer sous un prétexte fallacieux!

P.-A. Reymond, 2018

\*\*Un panagramme est une phrase comportant toutes les lettres de l'alphabet et ne doit pas être confondu avec un subtil hétérogramme, ni avec un défunt télégramme.

## **B/ Vocabulaire nautique souriant**

**Bordages** : Chacune des planches longues constituant le bordé. Par exemple, les bordages du pont ou les bordages de la coque.

**Bordé** : Ensemble du revêtement étanche extérieur, constitué d'un certain nombre de virures, tels galbord, ribord, bordage des fonds, bouchain, bordage de la muraille, bordage des hauts, préceinte, pavois ou fargues.

Le bordé de pont est parfois fait de bordages plus étroits que les autres bordés... mais... il n'y a qu'un bordé à changer. Le bordé comprend des bordés de pin bordés à franc-bord au bordé des hauts et des bordés de chêne bordés à mi-bois au bordé des fonds. Débordé?

**Tour** : Epaisseur d'une pièce de bois torse. P. ex. épaisseur d'une varangue, d'une courbe, d'une membrure (en anglais "moulding").

**Droit** : Largeur de cette même pièce (en anglais "siding").

Sur un barrot de rouf le tour sera donc la hauteur de la pièce, telle que vue du cockpit, le droit étant sa largeur, vue d'en dessous.

**Tour à bitord** : Il s'agit d'un instrument servant à corder, donc tordre les fils d'un cordage.

**Chavirer** : Se retourner d'un quart ou demi tour (en anglais to upset, to capsize). Quart de tour (90°), mât dans l'eau = (knockdown) se dit aussi verser. N'implique pas que le navire soit perdu.

**Naufrage** : Du latin navem frangere, briser le bateau. Perte du bâtiment. On dit aussi se perdre, couler, être jeté à la côte, englouti (en anglais shipwreck). A noter que couler, sombrer, faire naufrage n'implique nullement que le navire a chaviré et réciproquement. Il est plus correct de dire « perdre sur des roches ou dans un grain » que « faire naufrage ».

**Sombrer** : Couler, aller au fond,

**Baraterie** : Naufrager volontairement. En droit maritime, faute du capitaine, volontaire ou non.

**Echouage** : Acte volontaire de mettre un navire au sec. Par exemple pour le caréner, dans un « port d'échouage » ou sur une plage, en profitant de la marée, ou (anciennement) pour décharger un navire sur une grève.

**Echouement** : Acte fortuit, accidentel, involontaire. On s'échoue sur un haut fond, comme, par exemple, l'échouement du Costa Concordia.

Les deux termes dérivent du mot « échouer », mais ne doivent pas être confondus sous peine de passer pour un éléphant. On peut s'échouer sur un haut ou sur un bas-fond. Tous deux sont des dangers pour la navigation, sous forme d'un plateau sous-marin se rapprochant de la surface, mais...

**Bas-fond** : obstacle sous-marin qui ne découvre jamais. Il y a aussi des bas-fonds dans les bordels des ports, mais ce ne sont que les filles qui se découvrent.

**Haut-fond** : obstacle sous-marin qui, à la différence du bas-fond, peut découvrir et de ce fait être visible à marée basse.

**Déplacement** : le déplacement d'un navire correspond au poids réel de ce navire. Le déplacement est ainsi le poids en eau du volume de la carène (partie immergée du navire). Il s'exprime en tonnes. A noter que dans la construction navale actuelle et par simple esprit de conservation, le poids du navire est exprimé en tonnes (métriques, de 1'000 kg) et pas en Newton.

On distinguera le déplacement lège (bateau vide) et le déplacement en charge (bateau chargé de sa marchandise).

La différence entre le déplacement lourd et le déplacement lège représente ainsi le poids de marchandise que cette unité peut transporter, en tonnes.

**Port** : ce dernier représente le poids de marchandises que doit ou peut transporter un navire, une valeur pondérale qui s'exprime en tonnes.

**Jauge** : c'est une notion de l'importance des cales du navire, une valeur volumique qui s'exprime en pieds ou en mètres cubes, mais aussi en « tonneaux de jauge », mot qui peut entraîner une certaine confusion avec les tonnes de port ou de déplacement. Le tonneau de jauge d'Oslo (1947) mesure 2,83 m<sup>3</sup>, soit 100 pieds cubiques.

Ces notions ont été changées par l'OMI pour unifier la jauge des navires sur le plan mondial. On a aujourd'hui une méthode internationale de calcul de la jauge définie par la Convention de Londres du 23 janvier 1969 et mise en application en 1982.

Il y a tout d'abord la **jauge brute** qui est fonction du volume total de tous les espaces clos du navire. La jauge brute sert à codifier les compétences des divers brevets, à l'application des règlements de sécurité et de construction, à l'établissement des statistiques économiques et à la limitation des responsabilités des propriétaires de navires.

Quand à la **jauge nette**, elle est fonction du volume des espaces réservés à la cargaison et du nombre de passagers. Elle sert pour le calcul des rétributions de service (port/ pilotage/ amarrage...) ainsi que pour le régime fiscal.

La jauge actuelle n'a plus d'unité, même si le texte législatif utilise le terme de « UMS » (Unified Measurement System). Le terme UMS ne correspond plus à un volume concret. Cette nouvelle "unité UMS" varie entre 4,55 m<sup>3</sup> pour un navire de 10 m<sup>3</sup> et 3,125 m<sup>3</sup> pour un navire d'un million de mètres cubes.