

VOCABULAIRE POUR NOUS DIVERTIR

Arsenal : Le mot nous vient tout droit de l'arabe « dâr as-sina'ah », soit atelier, endroit où l'on fabrique. On retrouve cette même racine dans de nombreuses langues occidentales et son petit frère « la darse » est d'usage dans plein de langues romanes.

C'est dans un arsenal militaire et non maritime qu'ont été fabriqués les « spaghetti » des colonels de nos cher et grand chansonnier, Jean Villard Gilles.

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

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.

Bateau : Le mot est d'origine normande, « bat » et a donné le mot anglais « boat ». Il y a des grands et des petits bateaux, mais on donnera plus volontiers le nom de « bâtiment » à une unité importante.

Ce n'est pas une raison pour mettre un circonflexe « â » au mot bateau, erreur que l'on retrouve hélas dans certains documents officiels qui se prétendent sérieux et non seulement dans des écrits juvéniles d'amoureux de châteaux.

Bouline : manœuvre courante fixée sur la chute d'une voile carrée et permettant de l'établir pour lui faire prendre le vent de côté. Le terme vient de l'anglais « bowline ».

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?

Catamaran : Eh, oui ! Le nom de ce type de multicoque nous vient tout droit du tamoul, « katta-maram » radeau constitué de troncs liés.

Mon Ami Pion-Pion nommait avec justesse ce type de navire des « gîte-à-plat ». Il avait tout juste !

Chant (ou champ) : Partie la plus étroite d'une pièce de bois. Se dit aussi « rive ».

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

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.

Dinghy : Un mot bien « british » qui nous vient tout droit de l'hindi, « dingi », esquif, petit bateau. Se trouve très présent dans la région de Calcutta.

Tom, mon ami de la Royal Navy, m'a appris le dicton « old sailors never die, they just get a little dinghy », lequel va de pair avec une autre maxime disant « since the boat was old and poorly maintained, it was obvious that the dinghy was dingy ».

En anglais, il y a deux mots singulièrement semblables : « dinghy » et « dingy ». L'humour britannique en a fait bon usage pour l'occasion.

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.

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, le stupide échouement du Costa Concordia.

Les deux termes ci-dessus dérivent du mot « échouer », mais ne doivent pas être confondus sous peine de passer pour un éléphant (ignare ignoramus). 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...

Failli : Le failli est un mauvais marin, failli-gars, failli-chien, failli matelot. Ce terme du 19^e siècle qui s'écrit aussi « faï ». Le terme vient du verbe faillir, lequel est issu du latin classique « fallere », tromper. Le « failli » est ainsi un bon à rien. On dit aussi d'un failli qu'il n'est qu'un « gabier de poulaine ».

Flot : Voici un mot que l'on rencontre un peu partout sur notre continent, ce qui tend à montrer une racine étymologique indo-européenne.

Flot, flux, vlot, Flut, flood, on retrouve dans toutes ces langues la notion de liquide en mouvement.

On y associera volontiers en français les mots « flotter », « flotte », « flottement », « flottage » en même « renflouer ».

Au féminin, « la flotte » peut représenter ce liquide que l'on ajoute au pastis à raison d'une part pour 50, d'où le fameux « cinquante et un ».

Goéland : Tout comme goélette, ce mot est de pure racine bretonne, « gwe-lan », mouette.

Avez-vous essayé de traduire la phrase « les goélands et les mouettes faisaient bon ménage » par Google dans votre langue préférée. Il y a des surprises, mais une amélioration serait bienvenue.

Goger : Terme typique des navigateurs suisses signifiant, comme verbe, « mettre à tremper longuement ». On fait goger un canot pour que ses coutures se ferment et que la coque soit étanche. Combuser dit-on pour un tonneau, mais « laisser goger une personne dans le froid » relève d'un manuel de torture sadique !

On peut aussi goger un rhume que l'on a oublié de soigner avec un bon rhum.

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

Houle : C'est un terme d'origine germanique, « Hol », creux. Mais nous avons aussi le mot espagnol « ola », la vague, sans oublier le vocable anglais « hole », le trou.

On ne saurait négliger une étymologie plus lointaine et commune à plusieurs langues.

En français, on parle volontiers de lames de houle, à différencier des lames de vent (voir mon texte 118 - vagues vagues).

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 m³, 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.

Quant 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 m³ pour un navire de 10 m³ et 3,125 m³ pour un navire d'un million de mètres cubes.

Lamaneur : Personne qui saisit la touline (heaving-line) pour amener les ausières qu'il capellera sur les bollards ou les bittes du quai d'amarrage.

Manille : Voilà un mot bien connu qui ne nous vient pas des Philippines, mais de la belle Provence. « Maneillie » avec comme premier sens celui de l'anneau au pied auquel on fixait la chaîne des galériens à leurs bancs de nage.

Chacun sait qu'au risque d'être galère, il ne faut pas être plein de vieilles manilles déplorables.

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 ».

Navion: Le navion, contraction de « navire-avion », est le nom d'un hydravion à effet de sol expérimenté dès 1940. Ce mot a pour origine l'avion américain de la North American Navion (ou NA-avion), entreprise qui est devenue depuis 1948 la Ryan Navion.

Le RIPAM indique dans sa partie B, sous règle 19, qu'un navion doit, lorsqu'il décolle, atterrit ou vole près de la surface, se maintenir à bonne distance de tous les autres navires et éviter de gêner leur navigation. Également, un navion exploité à la surface de l'eau doit observer les règles de la présente partie en tant que navire à propulsion mécanique.

Il faut donc différencier « un avion » de « un navion » !

Ouragan : Passant par le castillan « huracán », voici un mot qui nous vient en ligne droite des indiens des Antilles, de l'arawak, mais plus précisément du taino.

Comme quoi c'est probablement Christophe Colomb qui nous a rapporté ce joli mot-souvenir de ses voyages vers les Indes.

Un ouragan est une tempête de grande violence, avec des vents dépassant la force 12 de l'échelle Beaufort. Il porte d'autres noms selon les régions, tel « typhon » dans le bassin nord-ouest du Pacifique.

Pacha : Le capitaine d'un navire est souvent nommé le Pacha, nom provenant du turc, un titre donné aux gouverneurs de province dans l'ancien empire ottoman ainsi que « *kapudanpacha* » (amiral en chef de la flotte).

Ce vocable turc vient lui-même de l'arabe « *bâchâ* », roi, mot provenant à son tour du persan *padischâh* (de « *pâd* » (pouvoir) et de « *châh* » (roi)).

Il est dit que dans la prononciation arabe, le phonème « P » n'existe pas. Mais, à l'instar du Pacha du voilier 6mJl « Chatte de Perse », chacun a entendu parler du « shah » d'Iran.

Chat échaudé craint l'eau froide, le Pacha aussi.

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

Quille :

Ce mot basique de la construction navale nous vient de Scandinavie, « *kjolr* », quille de bateau.

Prendre ou ramasser une quille peut arriver à tout marin qui ne connaît pas ses limites. Dans de telles circonstances, le matelot marche comme un maladroit, mais la quille, elle, reste droite.

Sombrer : Couler, aller au fond. Selon A. Jal, ce mot espagnol a donné le vieux verbe français “sous-sombrer” qui s’est transformé en sombrer, faire naufrage.

Le “Diccionario de la lengua española” de José Alemany y Bolufer, Ramón Sopena editor, Barcelona, 1917 indique pour sa part:

Zozobrar : Del latín sub, debajo y supra, encima. Peligrar la nave por la fuerza y contraste de los vientos. Perderse o irse a pique. Estar en gran riesgo y muy cerca de perderse el logro de una cosa que se pretende o que ya se posee.

Zozobra : Acción y efecto de zozobrar. Oposición y contraste de los vientos que impiden la navegación y ponen el barco en riesgo próximo de ser sumergido.

Touline : Cordage fin à l’extrémité duquel il y a une boule, la pomme de touline (nœud de poing de singe). Cette manœuvre que l’on lance à la main sert de messenger et permet de passer une amarre du navire au quai ou à un autre navire, par exemple un remorqueur. On l’appelle également lance-amarre. Le mot vient de l’anglais towline, mais aujourd’hui on dit volontiers « heaving-line ».

Tour : Epaisseur d’une pièce de bois torse. P. ex. épaisseur d’une varangue, d’une courbe, d’une membrure (en anglais “moulding”).

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

Tsunami : Le tsunami est une onde océanique solitaire, une immense vague provoquée par une élévation ou un abaissement abrupt du fond de la mer sous l’influence d’un tremblement de terre. Dans nos régions, on dit raz-de-marée pour un tel phénomène.

Le terme *tsunami* (津波) est un mot japonais composé de *tsu* (津), « port ou gué », et de *nami* (波), « vague ». Le mot a été tout d’abord employé en anglais, puis il a été francisé à partir 1914.

En eau profonde, les vagues du tsunami ont une période d'une durée de plusieurs dizaines de minutes, ce qui leur permet de se déplacer à plus de 800 km/h, tout en ne dépassant pas quelques décimètres de hauteur (voir mon article 063-célérité de la houle).

A l'approche des côtes, leur période et leur vitesse diminuent, tandis que l'amplitude de la vague augmente, pouvant provoquer des lames dépassant 30 mètres, lesquelles emportent tout sur leur passage, submergeant les îles ou le rivage des zones affectées.

Virure : C'est une suite de bordages mis bout à bout dans le sens de la longueur du navire (dans le Midi, on parle de « falque »). On distingue la virure de galbord (ou gabord), de ribord, de bouchain, voire de carreau.

Sur les petites embarcations, on peut avoir une virure constituée d'un seul bordage.

Petites divagations (?) et louvoyage sur le vocabulaire maritime.

Le vocabulaire nautique se veut très précis, comme vous pouvez le lire ci-dessus. Soyons pour un instant un peu moins sérieux, tout en le restant et laissons-nous dériver un peu au gré du vent :

Alors que l'expression « haute mer » relève du domaine des marées (s'opposant à « basse mer »), celle de « plaine mer » traite du large, par opposition à littoral ou côtier.

Plain (avec « A »): Ce mot vient du latin « planus », plat, plan, uni, égal, sans aspérités.

Au début, cela représentait la bande côtière comprise entre les niveaux atteints par les plus hautes pleine-mer et les plus faibles basses-mer, entre la laisse de pleine mer et la laisse de basse mer.

C'est aujourd'hui un synonyme assez peu usité du mot « estran », mais on le retrouve encore dans certaines expressions comme « être au plain », « aller au plain », qui signifie s'échouer, se mettre au sec.

Rappelons que l'échouage est l'acte volontaire de mettre un navire au sec, alors que l'échouement est fortuit, accidentel, involontaire. Les deux termes dérivent du mot « échouer », mais ne doivent pas être confondus.

Selon le Gröss de Marine, le plain est la partie du rivage où s'arrête la mer lorsqu'elle cesse de monter.

En droit international, le nom plain signifiait « mer qui s'étend au-delà des eaux territoriales ». Il n'y a pas de définition précise de la limite entre le large et les eaux côtières, mais en navigation, le large ou la plaine mer (avec « a ») s'oppose aux eaux côtières. On dit aussi hauturier pour la plaine mer.

- Le plain, c'est ainsi la pleine mer.
- Au plain, signifie à marée haute
- La plaine mer se définit comme au large, lorsque aucune terre n'est visible à l'horizon.

Plein (avec « E »): Ce mot vient du mot latin « plenus », plein complet, entier.

Ce terme est utilisé en marine, tant comme nom que comme adjectif, dans diverses expressions, telles :

- Le plein de l'eau
- Faire le plein d'eau, de carburant (mazouter)
- Porter bon plein (allure entre le près et le travers)
- Avoir son plein (cales remplies)
- Battre son plein, être au maximum de ses capacités
- Pleine mer
- La mer est pleine

En bref, entre le plein et le plain, on peut divaguer en résumant qu'à pleine mer, la mer bat son plein sur le plain alors que sur la plaine mer on porte bon plein.

Encore moins sérieux... :

On peut aussi prétendre que quand on dit que la mer est plaine, c'est qu'elle n'est pas grosse ; elle est plate, sans creux. Plus exactement cela veut dire que les creux sont pleins, comme s'il ne restait que de vagues vagues, sans creux. Naviguer par mer grosse en mer plaine est donc plus agréable que de naviguer par grosse mer près du plain. Par contre, la mer de demoiselle n'est pas une belle mer et quand celle-ci est énorme, on dit qu'elle est démontée. Pour la belle-mère on dira plus volontiers qu'elle est remontée.

Un boujaron de tafia peut être plein ou vide. Mais en ce qui concerne les océans, le contraire de Pleine Mer (PM) n'est pas Vide Mer, comme le disait avec la fermeté le capitaine Widmer, une vraie raclure de poulaine, gueulant plus fort que la corne de brume de son navire. On dit prosaïquement Basse Mer (BM).

Lors de la basse mer, l'eau est plus au fond, donc il y en a moins. Il ne faut pas pour autant en faire une histoire d'eau. L'eau s'est tassée, mais ce n'est pas pour autant de l'eau tarie.

Le haut-fond est un obstacle sous-marin qui, à la différence du bas-fond, peut découvrir et de ce fait être visible à marée basse. Par contre, le bas-fond est quant à lui un obstacle sous-marin qui, lui, ne découvre jamais.

Mais, il y a aussi des bas-fonds dans les bordels des ports, mais ce ne sont que les filles qui se découvrent, pas leurs mères.

De même, théoriquement et par essence, un sous-marin ne devrait jamais être découverts, même par basse mer. Il doit donc naviguer plus profondément que les bas-fonds. Le proverbe dit d'ailleurs qu'à la pleine mer le submersible passe, mais quand l'eau est trop basse, le sous-marin, lui, trépasse.

Cependant tout bon sous-marinier vous dira cyniquement qu'il n'y a que les sous-marins qui peuvent prétendre être des navires, les autres se nomment « cibles potentielles ». Qu'on se le dise...

Pour mon Ami Louis, la mer engloutit tout ce qui navigue : Le sombre navire s'abîme et sombre dans l'obscur noirceur des profondeurs ténébreuses de l'abîme océanique.

Voilà donc un autre navire « océanisé » (ô terme merveilleux), à l'instar du porte-avion Foch (renommé São Paulo par la marine du Brésil) ou du Prestige, voire de celui d'un sous-marin tant soviétique qu'atomique.

Abîmer : Avant 1231, le verbe « abîmer » signifiait « jeter dans une profondeur insondable » (Chron. d'Ernouf, p. 72 ds Gdf. Compl.) :

« Qu'il les feroit abîmer pour l'ort peié de contre nature ».

Chaviravi : Le mot vient du latin « caibaria », provenant de « karêbaria » en grec. En français courant, cela signifie « tapage » ou « chahut ».

Dans son dictionnaire pittoresque de marine de 1835, Jules Lecompte indique qu'anciennement sur les bâtiments de la Royale c'était un cri dont les matelots s'étaient fait un privilège, sous le prétexte de trouver dans ces invectives une plainte leur servant de stimulant lors des dures manœuvres au cabestan.

Il était toléré que dans les paroles du charivari, les hommes d'équipage insultent ou se moquent de n'importe qui à bord, gradé ou non. Cette tolérance permettait aux hommes de se défouler, mais aussi aux officiers de prendre la température de leur état d'esprit et de leurs rivalités afin de prévenir une crise.

Pour s'encourager, un des marins criait : « charivari » !

Tous les autres demandaient dans un bel ensemble : « et pour qui ? ».

Le premier reprenait en citant le nom d'une personne et y ajoutait une kyrielle de propos hostiles, moqueurs ou offensants pour le porteur du nom proposé et qui se terminait par le mot : « aussi », pour rimer avec Charivari.

Les marins reprenaient aussitôt par un chorus de cris et rires moqueurs en poussant aux *barres* d'aspect et virant avec un redoublement d'efforts.

Pour sa part Augustin Jal, dans son merveilleux glossaire de 1848, dit que le charivari était la liberté de presse du bord.

On louait ou se plaignait d'un personnage autour du cabestan, seul moyen autorisé de faire part de ses griefs ou d'exprimer sa reconnaissance.

Le charivari a été autorisé sur les navires de La Royale jusqu'en 1850.

Il est bien entendu qu'à tout autre moment la plus petite des insolences à bord pouvait entraîner des sanctions très dures.

Le vocabulaire était souvent choisi et fleuri, comme dans l'exemple cité par Pol Corvez dans son dictionnaire des mots nés de la mer :

Charivari pour qui ?

Pour notre premier Lieutenant et ses putains de filles !

Notre Lieu' c'est un enfant d'salaud

Hé, hei ! hé ho !

Il a mis ses filles au bordeau

Une à Nantes, l'autre à Saint-Malo

Hé, hei ! hé ho !

Dans leur con grand comme un seillon

Hé, hei ! hé ho !

Le foutre coule à plein tonneau

Pique-leur ton vit beau matelot

Hé, hei ! hé ho !

Quelques dictons souriants de la vieille marine :

Tue le goéland, marin méchant,

Bientôt tu te noieras et le crabe te mangera

Foc hissé, tout est payé.

Jamais discours de capitaine

N'a suffi pour briquer poulaine

Femme de marin, femme de chagrin et pour espoir, le voile noir.

Siffle cap'tain, siffle doucement pour appeler le vent.

Mais tiens bon dès le vent venu dans tes voiles, si tu tiens à ta toile.

Marin sans couteau, bateau sans timon, femme sans compagnon.

Chacun à son poste, le navire est droit.

Qui voit Groix voit sa joie, qui voit Belle-Île cingle sans péril

Qui voit Molène voit sa peine et les Glénan voit son sang.

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 Repéterie.

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 enca-blure sans prêter trop d'attention à la croix qu'elle porte, la vôtre 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 lou-bards et les loups de mer, mais pas les bittes de 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 / rev. 2026

**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.