

La Lettre des Amis du Musée Maritime de La Rochelle



"La mémoire maritime en action"

Lettre trimestrielle : Hiver 2010

ÉDITORIAL

Entretenir et protéger les bateaux en Poitou-Charentes

La passion de propriétaires et d'associations pour le patrimoine maritime et fluvial a conduit les pouvoirs publics à se mobiliser à leurs côtés.

En 2003 un conservateur délégué pour le patrimoine maritime est nommé en Poitou-Charentes auprès de la Direction régionale des affaires culturelles (DRAC, Ministère chargé de la culture). Ses missions sont d'assister les propriétaires de bateaux protégés au titre des monuments historiques, d'assurer le contrôle scientifique et technique de leurs restaurations et d'inciter à la protection de nouveaux bateaux.

Un récolement systématique est dès lors lancé dans l'ensemble de la région Poitou-Charentes pour faire face à la disparition rapide de toute une génération de bateaux de travail.

A partir de 2007, c'est une campagne de relevés des bateaux classés qui est engagée. Puis une « visite sanitaire » de ces bateaux par des charpentiers professionnels locaux, reconnus pour leurs compétences.

Pour conserver la mémoire des pratiques, les bateaux sont maintenus en état de naviguer et les interventions portent au maximum sur l'entretien des navires de façon à limiter des travaux de restaurations lourds et onéreux.

Cette expérimentation en Poitou-Charentes est unique en France : elle permet d'apprécier en amont le coût global des interventions, de mieux programmer les travaux nécessaires, et elle garantit le maintien des savoir-faire et des filières d'approvisionnement en matériaux.

Les derniers spécimens constituant la chaîne des activités de pêche traditionnelles sur le littoral sont ainsi aujourd'hui identifiés et protégés.

Quant à la protection des bateaux de plaisance classique et de grande pêche au large, elle est faite en partenariat avec le Musée maritime de La Rochelle.

A ce jour, sur 127 bateaux protégés au titre des monuments historiques en France, 25 se trouvent en Poitou-Charentes, appartenant à des propriétaires privés et associatifs, ainsi qu'au Musée maritime de La Rochelle.

Philippe Tijou

Conservateur délégué pour le patrimoine maritime
et fluvial
DRAC Poitou-Charentes

À LA UNE !



Le Mot du Président

Les paysages de la mer

Souvent le terrien pense :
« Mais il n'y a rien à voir en mer ! »
Pas du tout répondent le marin et le paysagiste
«... l'horizon marin, c'est l'absolu du paysage, et le contempler en paix, c'est le droit de tout homme. » *

La mer est un lieu de passage, de rencontre et de méditation. En mer se croisent le soleil qui monte au levant et la grande houle qui vient de l'occident, le ciel d'août la colore d'un bleu du Pacifique, la Sèvre la charge des bruns de la terre. Ciel, terre et mer se mélangent. Au loin, un diesel diffuse son rythme lent, un goéland pleure, une voile claque au vent.

Un oiseau, un bateau suffisent pour donner vie à l'espace marin. La plus lointaine présence nous interroge : qui est-ce ? Où va-t-il ? Un seul signe devient important.

Le paysage marin se développe dans quatre dimensions : vers le ciel, le grand bleu, l'horizon océanique mais aussi vers l'horizon continental. On peut même lui trouver une cinquième dimension, celle du temps qui contient l'œuvre des hommes : ports, digues, fortifications, phares et pourquoi pas une sixième ? Plus qu'un autre le paysage marin dépend de celui qui le contemple : au paysage réel s'ajoute le paysage rêvé : l'imagination emporte depuis toujours le spectateur au-delà des mers vers des continents ou des paradis plus ou moins lointains ou mythiques.

Les artistes, peintres, musiciens, photographes l'ont bien compris qui essaient d'en saisir l'infini et l'éternel recommencement. Les populations se concentrent sur les littoraux qui deviennent des espaces riches et convoités donc menacés. On s'étonne de constater que les paysages ☞

marins et littoraux ne soient pas mieux pris en compte par les aménageurs et les administrations. Un paysage est un tout singulier : à la DRAC notre ami Philippe (voir son édito) n'est chargé que du patrimoine navigant, alors qu'un bateau ne se comprend pas en dehors de son milieu. D'autres institutions s'occupent des oiseaux, des fleurs, des poissons, d'autres encore des monuments historiques ou de la conservation des rivages. Un paysage n'est pas qu'un décor à protéger. On oublie trop souvent les aménagements industriels et commerciaux comme si on en avait honte. Par exemple les études publiées sur les paysages maritimes par la région Poitou-Charentes négligent étrangement, au moins pour l'instant, le port des Minimes et celui de La Pallice qui sont pourtant, avec le pont de Ré, les objets les plus visibles et les plus déterminants. Peut-être faudrait-il redécouvrir la notion de paysage global ? Prendre davantage en compte la part de l'activité des hommes, de leur responsabilité, de leurs espérances, identifier les réussites et les catastrophes surtout dans notre région, même si brièvement la nature reprend parfois ses droits.

Alain Barrès

*(Michel Baridon. *Naissance et renaissance du paysage*. Actes Sud. Arles. 2006. 414 p. p. 15.)

JOSHUA



Photo: Daniel Gaury

Pour clore la saison 2010, *Joshua* a accompagné les concurrents de la Velux 5 Océans sur la ligne de départ, le dimanche 17 octobre. Il a passé une semaine au village course, nous avons eu le plaisir de recevoir à bord Sir Robin Knox Johnston et d'offrir une casquette Joshua à Brad Van Liew avec laquelle il a remporté la première étape!



Puis, le même jour, direction Redon pour la Fête de la Bogue, nuit fraîche et étoilée. Étapes à l'Herbaudière, La Turbale, La Roche-Bernard, et, au retour, la descente vers Le Croisic en escadre avec *Kurun*, enfin une escale à l'île d'Yeu. *Joshua* est maintenant désarmé, démâté, prêt à recevoir les bons soins des z'ami(e)s.

Le programme 2011 se concocte et sera bientôt diffusé.

Bruno Quinton

PETITE PLAISANCE



Photo: Michel Jeannau

Le musée maritime a enregistré cet hiver l'arrivée d'une authentique « *Sain-toise* ». Cette barque légendaire est l'évolution des chaloupes des goélettes d'autrefois et fut le bateau populaire pour toute la Guadeloupe. Il y a quelques années,

Les Saintes (2500 habitants) comptaient cinq charpentiers professionnels. Toutefois, des pêcheurs construisaient aussi leurs propres embarcations, fruits d'une connaissance ancestrale, d'échanges d'informations et d'idées entre les gens où le dessin sur le sable et le coup d'œil tinrent lieu de bureau d'études et de planche à dessin. Mais les gabarits faits de poirier (pas le nôtre) étaient gardés précieusement et prêtés à de rares amis. Les bois locaux furent sélectionnés et utilisés selon leurs qualités, acajou, calebassier, catalpa, mais aussi bois du nord et certainement, au début, les restes des frégates échouées ou coulées. La quille est courte car on tire la *Sain-toise* sur la plage. Le lest est fait de roches, permettant aussi une meilleure remontée au vent.

Dans ces îles isolées, à 13 km de la Grande Terre, une *Sain-toise* est obligatoire, tout le monde étant pêcheur de père en fils, plus rarement agriculteur. Avec l'ère du moteur, la *Sain-toise* évolua, les matériaux changèrent, le contre-plaqué et le polyester arrivèrent; bref, la *Sain-toise* laissa sa place pour le travail à des bateaux plus grands et plus modernes. Cependant, elle ne mourut pas et devint un bateau d'appoint et de plaisir, et, vers les années 80, un bateau de régate dans tout l'archipel. La *Sain-toise* qui ne voulait pas disparaître adopta des statuts et une jauge précise qui permirent, pour un prix modeste, avec l'aide de sponsors, de connaître le succès populaire d'aujourd'hui. Exit palans, taquets, coinçeurs, ridoirs, manilles, etc... Bonjour nœud, réa en bois, bôme en bambou, coulisseau en liane tressée (aile de navet) mât d'une seule branche (7,50m). Aux Saintes le club « ADIEU VA'T » possède cinq embarcations sur un total, en Guadeloupe, de quarante unités.

En 2006, pour le départ de la Route du Rhum, ce club fit une démonstration dans le bassin Duguay-Trouin de St Malo avec trois bateaux. Cette année, quatre embarcations venues directement par containers des Saintes ont participé à la régate avec leurs équipages habituels. Le spectacle était garanti car, conçue pour le travail en haute mer, une régate de *Sain-toises* s'avère sportive, surtout si le vent monte, au largue, grand largue, une gîte un peu appuyée et l'immense bôme de 6,50 mètres touche les flots. Alors le chavirage est assuré et l'équipage de cinq gaillards doit se précipiter sur les seaux et écoper à tout va, mais aux Saintes, dans une eau à 27°, équipés d'un tee-shirt, seul l'amour propre du barreur est refroidi. Le succès grandissant de ces régates est tel que maintenant des yoles viennent de Martinique pour défier la *Sain-toise* sur ses terres notamment pour les fêtes du 15 août.

Bernard Colombier et Yvette Foubert

La Sain-toise en quelques chiffres : poids 300kg, long. 5,30m, bau 1,60m, mât 7,25m, bôme 6,50m, voilure 40m².

Les comptes rendus

Meyer et Schirlitz meilleurs amis

Lundi 4 octobre, en présence de Mme Allier, fille de l'amiral Meyer, et devant 150 Amis, MM. Kalbach et Lebleu, remarquables conférenciers, nous ont fait revivre l'extraordinaire négociation menée par le commandant Meyer auprès du vice-amiral Schirlitz, qui assurait le commandement de la côte atlantique et de la place de La Rochelle, afin de sauver la ville de la destruction. Photos familiales à l'appui, ils montrèrent comment leur formation de marins et leurs mêmes racines protestantes avaient pu contribuer favorablement à l'estime réciproque de ces deux ennemis.

Jean-Michel Gourdon

...

Les canaux de Suez et de Panama

Lundi 8 novembre, M. Y. Bouvard a parlé des canaux de Suez et de Panama et des routes maritimes. Il a rappelé l'histoire et les caractéristiques des canaux et montré leur rôle dans le développement de routes maritimes parmi les plus importantes. Puis il a évoqué les qualités que doit avoir une route maritime: sûreté et rentabilité. Aujourd'hui apparaissent des alternatives aux routes traditionnelles, d'autant plus que les deux canaux interocéaniques ne peuvent plus accueillir des navires de plus en plus gros. Ce sont la route du Cap, les routes de l'Arctique et aussi les routes terrestres qui traversent l'Amérique du Nord et l'Amérique centrale. Pour faire face à ces concurrences, les autorités du canal de Panama ont mis en œuvre l'agrandissement de son gabarit.

Pierre Gillardot

Les prochains rendez-vous...

✓ Lundi 24 janvier 2011

L'expédition Shackleton 1914 / 1917



Conférence animée par M. Jean-Claude Lefrère. Une extraordinaire épopée de 28 hommes en dérive sur l'Antarctique pendant 18 mois. Des hommes qui ont tous survécu grâce au comportement et aux qualités exceptionnelles de Shackleton leur chef.

✓ Lundi 7 mars 2011

Les nouveaux aménagements côtiers



PARLIER ENVIRONNEMENT © # 2010

Le Dr. Emmanuel Parlier, biologiste marin et expert en environnement littoral dressera un portrait actuel des problématiques environnementales et décrira le développement prospectif de certaines solutions en émergence.

✓ Lundi 4 avril 2011

L'impossible voyage



Le Spray of St Briac

Dîner conférence avec M. Guy Bernardin. Il a un des plus prestigieux palmarès de la voile. Boc challenge, transatlantique en solitaire, Vendée Globe, Route du Rhum, et bien d'autres courses avec tentatives de record du monde. Après avoir parcouru le globe pendant vingt ans sur des bateaux de course, il s'est intéressé au premier "tourdu monde" solitaire, Joshua Slocum, dont il a reproduit le parcours cent ans après sur une réplique exacte du *Spray*. Il nous racontera ce voyage en famille.

Lysiane Langourieux

Ces conférences auront lieu à 19 heures au Mercure
Bassin des Chalutiers – La Rochelle
28€ par personne.

CHANTS DE MARINS



Grande nouvelle : le groupe *Du chant dans les voiles* enregistre un CD-6 titres, grâce au financement de l'Association des Amis du Musée Maritime.

Du travail, de l'angoisse, beaucoup de répétitions... Mais quelle aventure ! une belle idée de cadeau !

Jean-Pierre Caqueneau

La semaine des musiciens marins:

- ✓ Atelier : 1^{er}, 3^e et 5^e lundi du mois à 17 h
- ✓ Du chant dans les Voiles : chaque mardi : 15 h
- ✓ Atelier diatonique: tous les mercredi à 10 h
- ✓ Nouveau: rendez-vous de tous les instrumentistes: tous les vendredis à 10 h

LES ATELIERS

ATELIER HISTOIRE, PATRIMOINE, ÉCRITURE

Un nouvel atelier a vu le jour !

Une petite équipe s'est constituée et a entrepris des recherches sur « La Repentie ».

Si vous avez des idées, si vous souhaitez vous joindre à elle, n'hésitez pas, faites-vous connaître !

ATELIER CARNET DE VOYAGE

Armés de nos pinceaux, carnets de croquis et autres outils de parfaits dessinateurs, nous sommes dix-sept débutants qui avons osé défier l'impossible : « savoir dessiner puis colorier nos œuvres à l'aquarelle » !

Maladroitement, nos doigts se crispent sur les crayons, nous tentons de reproduire les modèles proposés par « Notre Maître Joël ». Patiemment, celui-ci nous conseille et corrige nos erreurs. Les exercices se succèdent : perspectives, carrés, ronds, des phares, des bateaux, des pommes, des quilles... Rien ne nous est épargné, mais quel bonheur lorsque nous constatons nos progrès... Bref, on apprend à tout âge ! Merci Joël.

Elisabeth Aubert

ATELIER CUISINE DE LA MER

L'atelier connaît depuis 4 ans un beau succès.

Chaque atelier étant limité à 12 personnes, nous avons eu l'idée de regrouper, dans un recueil, toutes les recettes confectionnées. Les amateurs de bonne cuisine peuvent se le procurer au carré des Amis pour 5 €

Danièle Filleul



LE CARRÉ DES AMIS

De nombreux événements s'y déroulent tout au long des semaines.

EXPOSITIONS

Les expositions mensuelles ont pris un rythme de croisière, après Henri Bouchon et ses photos marines, Françoise Legendre nous a régalié avec ses aquarelles, puis nous avons admiré les demi-coques réalisées par l'atelier BTLG; enfin, en décembre, les photos de Jean-Claude Foucher ont embelli notre carré. En janvier, nous exposerons des aquarelles, puis des bateaux en bouteilles et des minimaquettes. En mars, nous accueillerons une exposition des peintures réalisées par l'atelier « carnet de voyage »

Jean-Claude Wuilfert



SALON DE LECTURE

Satisfaits des découvertes variées qu'ils font dans nos rayons de plus en plus d'amis fréquentent le salon de lecture, ils peuvent y découvrir les nouvelles acquisitions déjà répertoriées sur le site de l'Association.

Comme au temps des salons du XVIII^e nous étions une trentaine pour recevoir et écouter deux auteurs de bandes dessinées : Jacques BERLIOZ-CURLET (scénariste) et David UNGER (illustrateur). Pendant un après-midi, ils nous ont initiés à l'art difficile et savant de la B.D. un art qui requiert érudition historique, sens de la mise en scène, concision des dialogues, et bien sûr, finesse du dessin.

Ce n'est pas un hasard si « Mission Lafayette » et « A la poursuite du Corsaire Noir » remportent un si joli succès. Les dédicaces imagées de David UNGER ont suscité l'admiration et l'envie de tous.

Rappelons que les dons des amis contribuent pour l'essentiel à l'enrichissement de la bibliothèque, on les remercie et... n'oubliez pas que les lecteurs à venir attendent avec impatience le retour des livres que vous avez empruntés.

Paule Bouchon et Dominique Brisé pour l'équipe du salon de lecture.

Le carré est ouvert du lundi au vendredi de 14h à 17h. Dans l'entrée, le journal de Bord, régulièrement mis à jour permet de se tenir informé de toute l'actualité associative et tous les mois ne manquez pas le vernissage des expositions!

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

samedi 12 mars 2011 au musée maritime

Vous recevrez une invitation en février.

Si le cœur vous en dit, venez rejoindre l'équipe ...

Vous serez bien accueillis !



Ce dimanche 17 mars 1968, Sir Francis Chichester est un homme satisfait. Cet homme, qui fut un aviateur audacieux, recordman de la distance en solitaire (Grande-Bretagne-Australie) sur un hydravion baptisé Gypsy Moth (déjà!); qui découvrit la voile à plus de 50 ans, pour participer à de nombreuses épreuves à bord de ses Gypsy Moth II, III et IV et gagner la première course Plymouth-New-York en solitaire; cet homme, qui vient d'être anobli un an plus tôt par Sa Gracieuse Majesté, manifeste sa satisfaction en ouvrant le Sunday Times de ce dimanche à la page "Sports"

Le cauchemar de Sir Francis

“ THE SUNDAY TIMES
march 17, 1968 ”

SPORTS : Voile

Nous avons la grande fierté et le plus vif plaisir d'annoncer à nos lecteurs que, à l'initiative de Sir Francis Chichester, nous lançons à tous les navigateurs, sous le nom de Golden Globe Challenge, le défi suivant :

Un Globe d'Or sera attribué au premier navigateur qui parviendra à faire le tour du monde à la voile, par les trois caps, en solitaire, sans toucher terre, sans aide extérieure ni ravitaillement. Les concurrents s'élanceront entre le 1er juin et le 31 octobre de cette année d'un port de leur choix, mais obligatoirement situé au nord de 40° de latitude nord. Un second prix d'un montant de £ 5.000 sera attribué au concurrent le plus rapide, à condition, toutefois, qu'il ait pris le départ d'un port britannique. Sir Francis Chichester présidera le jury de cette compétition. ”
Que le meilleur gagne!

Dans son édition du 3 novembre 1968, le Sunday Times publie la liste des concurrents :

- Chay Blyth sur *Dyticus*,
- Alex Corozzo sur *Gancia Americano*,
- Donald Crowhurst sur *Teignmouth Electron*,
- Loïck Fougeron sur *Captain Browne*,
- Leslie King sur *Galway Blazer II*,

- Robin Knox-Johnston sur *Suhaili*,
- Bernard Moitessier sur *Joshua*,
- John Ridgway sur *English Rose IV*,
- Nigel Tetley sur *Victress*

Le journal signale que Donald Crowhurst avait pris le départ de Teignmouth le dernier jour prévu par le règlement.

Les jours passent...

Les balises Argos n'existant pas, les seules informations sont obtenues à la faveur des échanges radio avec les navigateurs. Mais il est évident que ces derniers ne tiennent

pas à donner trop de précisions à leurs concurrents. Cependant, au bout de deux mois environ, l'un d'eux semble prendre la tête de l'épreuve : Crowhurst sur son trimaran. Il bat d'ailleurs un record en parcourant 243 miles en une journée.

La presse et la télévision britanniques sont sur le pied de guerre, elles tiennent déjà leur héros!

Ce dimanche 19 janvier 1969, sir Francis se réveille en sursaut au milieu de la nuit; couvert de sueur, la cœur affolé. A son épouse, Sheila, que son état inquiète, il dit avoir fait un étrange et pénible cauchemar :

- J'étais au siège du Sunday Times. La course était terminée et nous commentions les résultats tels qu'ils allaient être publiés dans la journée :

Abandons de Corozzo, Ridgway, Fougeron, King, Blyth; naufrage de Tetley à 1.100 miles de l'arrivée. Certes, la difficulté d'une telle épreuve peut entraîner des abandons, voire, hélas, des naufrages, mais nous étions tous atterrés par le comportement stupéfiant de deux des participants. Crowhurst, d'abord, qui nous aurait berné des jours durant en nous envoyant des messages de victoire alors qu'il s'était contenté de faire des ronds dans l'Atlantique. Et, plus stupéfiant encore, non seulement la décision de Moitessier d'abandonner la compétition alors qu'il avait course gagnée mais, plus encore, la façon de nous le faire savoir, en catapultant son message lesté à l'aide d'un lance-pierre sur le pont d'un cargo.

- Il n'y a vraiment que dans les rêves que l'on peut imaginer aventures aussi farfelues. Rendormez-vous, Francis, vous verrez, tout se passera **normalement**.

NB : in order to keep any The Sunday Times Editor's judicial action away, the here above facsimile of TST abstracts is declared to be entirely mind conceived.

Jean-Michel Gourdon



Coefficient de marée, Marins rochelais, attention !

Une même hauteur de pleine mer à La Rochelle peut correspondre à des coefficients de marée très différents : le 2 mars 2010, l'annuaire prédit 6,44 m à la pleine mer du soir avec un coefficient de 115 ; le 6 octobre, encore 6,44 m à la pleine mer du soir avec, cette fois, un coefficient de 96.

Chaque année, en consultant l'annuaire des marées, chacun s'aperçoit qu'il n'y a pas de véritable correspondance entre les coefficients et les hauteurs des pleines mers.

À La Rochelle, ce coefficient est une source de déboires évitables : Pour sortir du port des Minimes, on doit franchir un seuil rocheux après Richelieu ; pour que la vedette SNS144 puisse passer ce seuil, on admet que la hauteur de la marée doit atteindre 1,20 m.

Nous lisons dans l'annuaire que le mercredi 22 décembre 2010, le coefficient à retenir pour la basse mer de 23h29 est de 90 (moyenne des coefficients des pleines mers qui l'entourent) ; la hauteur d'eau de cette basse mer est de 1,29 m : la SNS144 peut sortir des Minimes à la basse mer.

Le jeudi 4 février 2010, le coefficient à retenir pour la basse mer de 02h05 est encore de 90, mais la hauteur d'eau de l'annuaire est de 0,95 m seulement ; si la SNS144 sort des Minimes à l'heure de cette basse mer, parce qu'avec un coefficient 90 elle est déjà passée, elle pourra y laisser ses deux hélices !

Le coefficient de l'annuaire des marées correspond à l'heure de la pleine mer de Brest ; pour le calculer, le SHOM ne tient compte que des amplitudes, à Brest, à cette heure-là, des harmoniques semi-diurnes. Le caractère semi-diurne de la marée à Brest est très marqué.

Les Instructions Nautiques informent les navigateurs que le coefficient de la marée n'est pas pertinent entre l'estuaire de la Vilaine et le bassin d'Arcachon, parce que la marée réelle dans cette zone s'écarte trop du modèle semi-diurne. On y rencontre des harmoniques tiers diurnes, quart diurnes, sexte-diurnes non négligeables, en plus des harmoniques diurnes, mensuelles, annuelles, etc.

Le coefficient de la marée, une exclusivité française, est attribué à Laplace, un grand savant français (1749 – 1827) ; il résultait de raisonnements rigoureux et convenait aux capacités de calcul du début du XIXème siècle ; le produit du coefficient par l'unité de hauteur d'un port permettait ensuite de connaître la hauteur d'eau dans ce port, à la pleine mer correspondante.

Depuis 1992, le SHOM utilise la méthode de l'analyse harmonique pour prédire les hauteurs d'eau à chaque moment de la journée, notamment le pleines mers et les basses mers ; à chaque instant, la hauteur d'eau à La Rochelle est la somme des amplitudes d'une bonne centaine d'ondes harmoniques.

L'annuaire des marées fournit encore, chaque année, une table des coefficients pour les nostalgiques du passé. Les unités de hauteur des ports français ne sont plus publiées.

F.B.

Vous avez dit bout !

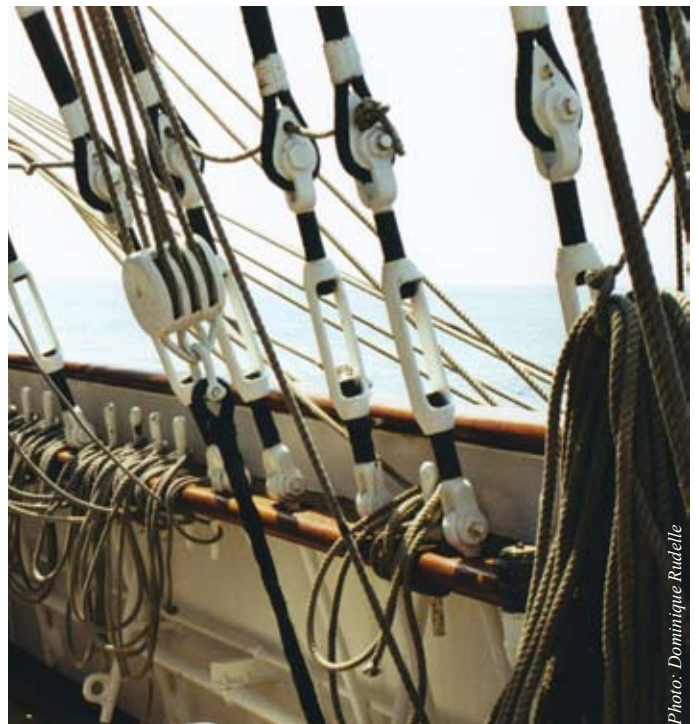


Photo: Dominique Ruellet

La recherche des mots justes et le remplacement éventuel d'un mot par un autre plus adéquat permettent de préciser les concepts que l'on évoque et de se faire vraiment comprendre.

Certains prétendent que le langage a été inventé par les premiers marins au long-cours : pour naviguer derrière l'horizon, ces téméraires avaient été obligés de nommer les objets restés à terre qui disparaissaient à leur vue. Chaque mot devait avoir une signification unique et être compris par tous les membres de l'expédition.

Il en reste un vocabulaire maritime précis et complet.

Récemment, des terriens qui avaient évoqué, avec des marins, les bateaux et les choses de la mer se sont laissés dire :

1) qu'on ne dit pas « corde » sur un bateau, sauf dans les expressions « corde de la cloche », « à mâts et à cordes » ou « bout de corde ».

2) que les marins utilisent un nom unique et exclusif pour désigner chaque amarre, chaque manœuvre, chaque élément du gréement, afin d'éviter les confusions.

Ayant eux-mêmes décidé d'aller en mer, à la mesure de leurs moyens, ces terriens ont retenu le début de la leçon ; mais ils appellent « bouts » toutes les manœuvres, toutes les amarres, tous les bouts de cordes, comme s'ils n'avaient pas appris les noms des cordages qu'ils ont sur leur bateau.

Au contraire d'aller dans le sens de ce qu'on avait essayé de leur faire comprendre, ils ont ajouté de la nébulosité en disant à tout propos « le bout » ou « un bout » ; parfois, on ne sait pas s'ils parlent du bout d'une manœuvre, d'un bout de bois, du bout d'une amarre, du bout d'une vergue, d'un bout de corde, etc.

François Boulet

Ancien officier de marine et ancien pilote du Port de La Pallice,
est aujourd'hui patron de la SNS 144