

ANNEXES



SECOURS AUX NOYÉS

SINISTRALITÉ DE LA PROFESSION

SIGNALISATIONS

GLOSSAIRE

TABLEAU DE SYNTHÈSE
ET RENVOIS DU GUIDE

ANNEXE 1

SECOURS AUX NOYÉS

A1.1 L'hypothermie

DÉFINITION

Chez les êtres humains, la température interne normale est de 37 °C ; la thermorégulation est une des fonctions permettant d'assurer le bon déroulement des réactions chimiques et biologiques nécessaires à la vie (homéostasie).

On parle d'hypothermie lorsque la température centrale est inférieure à 35 °C .

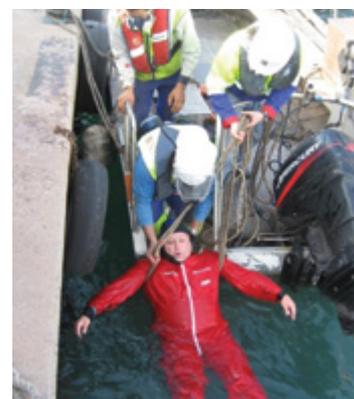
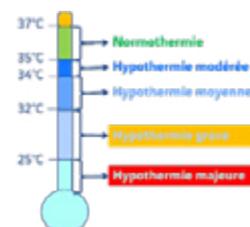
CAUSES

L'hypothermie peut résulter d'une exposition prolongée du corps à une ambiance froide, comme l'air extérieur en hiver ou un séjour prolongé dans une eau froide (naufrage, chute à l'eau), ou bien d'une dérégulation de l'organisme. En ambiance froide, l'hypothermie est une complication courante pour une personne victime d'un accident ou d'un malaise.

Elle peut être secondaire à une infection par certains types de germes.

Elle peut être causée par :

- Une hypothyroïdie,
- Une intoxication à certaines substances (alcool, barbituriques).



FACTEURS DE REFROIDISSEMENT :

L'organisme humain obéit aux grands principes de la thermodynamique, comme les corps inertes, et perd sa chaleur interne sous l'effet de quatre facteurs possibles.

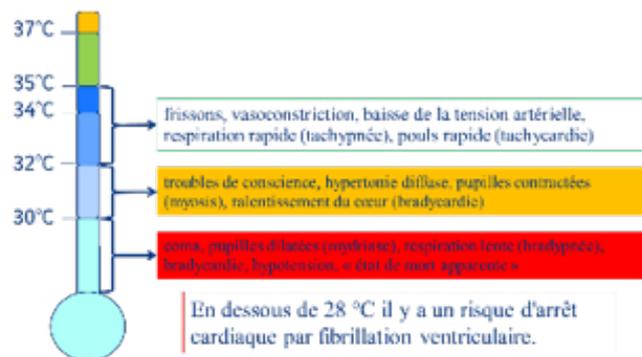
1. **La CONVECTION** : c'est un transfert lié au mouvement d'un fluide. Dans l'eau le corps se refroidit 27 fois plus vite que dans l'air.
2. **La RADIATION** : à la façon d'un radiateur, l'homme rayonne constamment.
3. **L'ÉVAPORATION** : l'évaporation d'une goutte de sueur s'accompagne d'un refroidissement.
4. **La CONDUCTION** : particulièrement intense dans l'eau ; à T° égale, le refroidissement est 20 à 30 fois plus rapide dans l'eau que dans l'air sec.

Le refroidissement dépend du milieu ambiant peut dans tous les cas, s'exprimer par la relation logique.

REFROIDISSEMENT = K (T° peau - T° ambiante) - K étant une constante dépendante du milieu.

SYMPTÔMES ET EFFETS

L'hypothermie se constate essentiellement par la mesure de la température centrale. Dans le cadre de l'urgence, on se contente de la mesure de la température auriculaire. La victime peut avoir une peau froide, mais une température interne correcte, l'hypothermie n'est alors pas encore installée mais est une évolution probable en ambiance froide.



DIAGNOSTIC

Température <35° → HYPOTHERMIE

Possibilité d'électrocardiogramme (ECG), pour déterminer dans quelle mesure le froid a affecté le cœur. L'analyse de sang montre si les organes ont été touchés.

TRAITEMENT

La prise en charge de l'hypothermie fait l'objet de la publication de recommandations seulement en cas d'arrêt cardio-circulatoire.

Le risque principal est le transfert de sang périphérique, froid, vers l'intérieur du corps, qui provoquerait un abaissement supplémentaire de la température centrale. Ceci peut survenir si l'on fait faire des mouvements à la victime, si on la bouge sans précaution, ou si on tente de la réchauffer de manière active (frottement, contact avec un objet chaud) : cela active la circulation au niveau de la peau.

La lutte contre l'hypothermie se fait donc essentiellement par un réchauffement passif : la victime est mise dans une ambiance chaude et se réchauffe toute seule. À défaut, elle doit être isolée (couverture de survie) du froid extérieur. En effet, si l'on apporte activement de la chaleur par l'extérieur, cela provoque des réactions néfastes :

- Injection du sang périphérique, encore froid, vers la partie centrale du corps, et donc un refroidissement de la température centrale
- Comme la peau est froide, le transfert de chaleur est plus important et peut provoquer des brûlures, et ce d'autant plus qu'en raison de l'anesthésie créée par le froid, la victime ne sent pas la douleur.



En extérieur, la victime est couverte en attendant l'arrivée des secours. Elle sera transférée avec prudence dans l'infirmerie chauffée ou la cellule sanitaire chauffée du véhicule d'intervention. Si une personne a séjourné dans de l'eau froide, elle est déshabillée une fois en ambiance chaude (en ambiance froide, les vêtements, même mouillés, limitent les fuites de chaleur).

L'hypothermie, en ralentissant les réactions chimiques, ralentit également la dégradation des cellules en cas d'anoxie ; un arrêt cardio-ventilatoire a donc plus de chances d'être récupéré dans le cas d'une hypothermie grave, on ne déclare donc un échec des manœuvres de réanimation cardio-pulmonaire qu'après une durée plus importante que dans le cas d'une victime normotherme (un cas nécessitant près de trois heures de massage cardiaque externe, se terminant par une récupération complète). Il est toutefois difficile de distinguer une hypothermie grave d'un cadavre froid, sans espoir de réanimation...D'où l'importance du travail du secouriste présent sur la zone d'intervention et du passage de l'alerte aux Secours 15/112/18 ...

PRÉVENTION

Pour prévenir l'hypothermie, il est vital de bien couvrir les organes vitaux (tel que le cœur et le cerveau), lors de températures basses. En effet, l'organisme, pour lutter contre l'hypothermie, va monopoliser et affluer du sang dans le cœur et le cerveau.

C'est pour cette raison que ce sont d'abord les extrémités des doigts et des pieds qui sont victimes de gelure, car le sang n'irrigue plus ces parties du corps, pour maintenir les organes vitaux à bonne température.

Par conséquent, si les organes vitaux ne sont pas bien couverts, par une bonne veste pour le tronc et un bonnet sur la tête, par exemple, la déperdition de chaleur risque donc d'être très importante, car c'est là où se trouve la plus grande quantité de sang.

Il ne sert donc pas beaucoup d'avoir des gants sur les mains, si les organes vitaux ne sont pas bien maintenus au chaud.



Portez plusieurs couches fines pour emprisonner l'air chaud, ainsi qu'un chapeau, capuche ou bonnet. Jusqu'à 20% de la chaleur corporelle sont perdus par la tête. Si vous vous mouillez, mettez des vêtements secs dès que possible. Les vêtements trempés perdent environ 90% de leur capacité isolante.



En milieu marin, lors de naufrage et plus généralement d'abandon, il est recommandé d'enfiler une combinaison d'immersion pour ralentir l'établissement de l'hypothermie. En effet, le corps se refroidit 25 fois plus rapidement dans l'eau que dans l'air, il est donc primordial de s'en isoler.

La convention SOLAS spécifie qu'une combinaison d'immersion doit isoler suffisamment son porteur pour que la température corporelle ne baisse pas de plus de 2 °C lors d'une immersion de 6 h dans une eau à 0 °C. On notera que sans cette protection et dans une eau à cette température, la mort survient en une quinzaine de minutes.

A1.2 L'hydrocution

Une hydrocution est un choc thermique entre un être humain et un environnement aquatique.

MÉCANISME

Lorsque la température corporelle est élevée (longue exposition au soleil, effort sportif, repas bien arrosé), les vaisseaux sanguins situés sous la peau sont dilatés (vasodilatation) afin de favoriser la circulation périphérique qui permet d'évacuer la chaleur. Le rythme cardiaque augmente également afin d'accélérer ce refroidissement.



Le corps se refroidit 25 fois plus vite dans l'eau que dans l'air du seul fait de la meilleure conduction dans l'eau par rapport à l'air.

Lors d'une entrée brutale dans de l'eau froide, la température centrale baisse rapidement. Pour préserver cette température centrale, les vaisseaux au niveau des membres et de la peau se contractent rapidement (vasoconstriction), ce qui réduit les pertes caloriques.

Ceci fait refluer le sang périphérique vers l'intérieur du corps, notamment vers le cœur, et provoque une augmentation de la pression artérielle.

Pour lutter contre cette hypertension, le cœur se ralentit (action du système nerveux parasympathique). De ce fait, le cerveau va être moins bien irrigué, et le déficit d'approvisionnement en dioxygène qui s'ensuit provoque la perte de conscience.

Cette syncope thermo-différentielle peut provoquer un arrêt cardio-respiratoire suivie d'une mort par noyade en 4 à 5 minutes, appelée submersion-inhibition, « noyade syncopale » ou « fausse noyade » (par opposition à la « noyade vraie » par asphyxie).

Ce phénomène réflexe d'hydrocution s'accompagne d'une fermeture des sphincters, ce qui fait que peu d'eau entre dans les voies aériennes supérieures. Ainsi, la blancheur cireuse des noyés par submersion-inhibition (appelés « noyés blancs ») s'oppose à la cyanose marquée sur le visage (avec les conjonctives hyperhémées) et le corps des noyés par submersion-asphyxie (appelés « noyés bleus »).

PRÉCAUTIONS

Il est conseillé pour l'éviter de préparer le système circulatoire à cette variation de température :

- Se mouiller avant la baignade les zones les plus riches en récepteurs thermiques : nuque, thorax, dos, visage.
- Entrer dans l'eau progressivement.
- Ne pas se baigner seul ou dans des zones non surveillées.
- Les risques sont plus grands si l'eau est froide ou suite à une exposition prolongée au soleil.

SIGNES PRÉCURSEURS

- En cas de survenue d'un des signes suivants, il faut immédiatement sortir de l'eau et prévenir quelqu'un.
- Maux de tête.
- Démangeaisons, urticaire.
- Frissons, tremblements.
- Troubles visuels ou auditifs.
- Sensation soudaine de fatigue intense ou d'angoisse.
- Crampes.

IDÉES REÇUES

L'idée répandue selon laquelle la digestion favoriserait l'hydrocution n'est pas reconnue scientifiquement. En effet, ce phénomène n'est aucunement lié au système digestif, bien qu'il ne soit globalement pas recommandé de pratiquer la nage, au même titre que toute autre activité physique, après avoir mangé.

A1.3 La noyade

Selon l'Organisation mondiale de la santé, la noyade est une insuffisance respiratoire résultant de la submersion ou de l'immersion en milieu liquide. Une chute dans l'eau sans conséquence respiratoire n'est donc pas considérée comme une noyade.

Cependant, pour certains, le terme « noyade » est réservé au décès résultant d'une telle situation.

MÉCANISME

La noyade n'entraîne pas nécessairement la pénétration de grande quantité d'eau dans les poumons. La pénétration d'eau, même en infime quantité, dans les voies respiratoires, provoque une apnée réflexe : l'épiglotte se ferme par spasme laryngé pour protéger les voies respiratoires, empêchant de respirer même lorsque la tête se retrouve hors de l'eau.

Par conséquent, l'oxygène disponible dans l'organisme diminue : on parle d'hypoxie. Si l'hypoxie cérébrale se prolonge, le spasme se lève, permettant l'entrée de l'eau dans les voies respiratoires.



Au niveau cardiaque, le cœur s'accélère dans un premier temps puis ralentit et s'arrête (asystolie) en quelques minutes. Ce délai peut très sensiblement s'allonger en cas de noyade en eaux froides.

Le fait que la noyade se fasse en eaux douces ou en eaux salées ne semble pas changer fondamentalement les données. Dans les deux cas, il y a destruction des alvéoles pulmonaires avec extravasation de sang avec œdème pulmonaire. Il existe également un lavage du surfactant pulmonaire.

Les séquelles persistant après la noyade de la victime sont fonction de l'importance de l'hypoxie et de sa durée.

Quatre stades de la noyade sont généralement distingués : l'aquastress, la petite hypoxie, la grande hypoxie et la noyade anoxique.

LES DIFFÉRENTES ÉTAPES DE LA NOYADE

La noyade ne doit cependant pas être réduite à une forme d'asphyxie. En mer, le premier danger est l'hypothermie : dans une eau à 10°, la mort. Lors d'une noyade la victime passe souvent par 4 phases.

1. **AQUASTESS** : la victime panique, a des gestes désordonnés, et fait ce qu'on appelle « le bouchon » : s'enfoncer dans l'eau puis remonter successivement, la tête en arrière, en battant l'eau avec les bras, incapable d'appeler à l'aide. Cette phase de la noyade, appelée réaction instinctive à la noyade, passe souvent inaperçue de ceux qui en sont pourtant témoins : la victime ne paraît pas se noyer, mais jouer dans l'eau. De nombreuses personnes se noient ainsi à quelques mètres d'autres nageurs qui ne remarquent rien.
2. **PETITE HYPOXIE** : la victime commence à être épuisée, elle est toujours à la surface de l'eau, toujours consciente mais elle a déjà inhalé ou bu plusieurs fois de l'eau.
3. **GRAND HYPOXIE** : la victime ne se maintient plus à la surface, elle est complètement épuisée. Elle a déjà inhalé beaucoup d'eau et elle est de moins en moins consciente.
4. **ANOXIE** : la noyade dure depuis plusieurs minutes. La victime n'est plus consciente, ne respire plus, et ne montre plus de signe d'activité cardiaque.



Les victimes ne passent pas forcément par toutes ces étapes, dans des cas extrêmes d'hydrocution, d'arrêt cardiaque ou autre, l'inconscience, l'absence de respiration et de circulation sont immédiates.

Ces cas peuvent provoquer un arrêt cardio-respiratoire suivi d'une mort par noyade en 4 à 5 minutes, appelée submersion-inhibition, « noyade syncopale » ou « fausse noyade » (par opposition à la « noyade vraie » par asphyxie). Le phénomène réflexe d'hydrocution s'accompagne d'une fermeture des sphincters, ce qui fait que peu d'eau entre dans les voies aériennes supérieures.

Ainsi, la blancheur cireuse des noyés par submersion-inhibition (appelés « noyés blancs ») s'oppose à la cyanose marquée sur le visage (avec les conjonctives hyperhémées) et le corps des noyés par submersion-asphyxie (appelés « noyés bleus »).

ANNEXE 2

SINISTRALITÉ DE LA PROFESSION

A2.1 Sources documentaires

La synthèse présentée ici s'appuie principalement sur les statistiques de sinistralité de l'Assurance maladie publiées annuellement qui fournissent une analyse des accidents du secteur des travaux fluviaux et maritimes (CNT B, code risque 452 RA). Les derniers chiffres correspondent à l'année 2012.

Les risques présents dans le secteur concerné se retrouvant également dans la marine, quelques indications sont données ici à propos d'études spécifiques de l'IMP, du Ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie, ainsi que des statistiques Assurance Maladie des secteurs de la pêche en mer, du transport maritime et du transport fluvial.

Les sources évoquées sont consultables en ligne :

- Portail général statistiques AT/MP de l'assurance maladie :

<http://www.risquesprofessionnels.ameli.fr/statistiques-et-analyse/sinistralite-atmp.html>

Secteur « Travaux fluviaux et maritimes » : CNT B code risque 452RA

Secteur « Pêche en mer » : CNT C code risque 050AA

Secteur « Transport maritimes » : CNT C code risque 611AB

Secteur « Transport fluvial » : CNT C code risque 612ZB

- IMP – Institut Maritime de la Prévention : « Tableau de bord statistique de l'accidentologie maritime bretonne à la pêche et dans les cultures marines ».

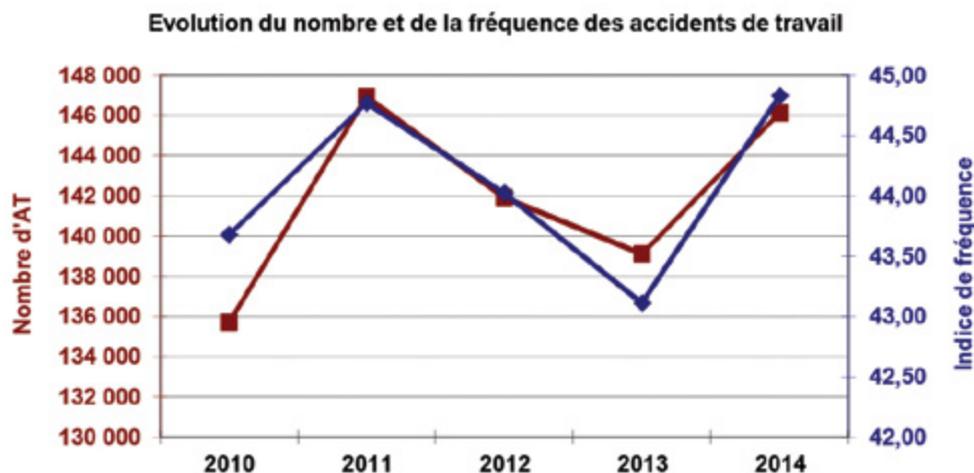
http://www.imp-orient.com/wp/wp-content/uploads/2014/12/20141119-Statistiques-BZH-2013_CR.pdf

- Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie : « Accidents du travail et maladies professionnelles maritimes Bilan 2013 ».

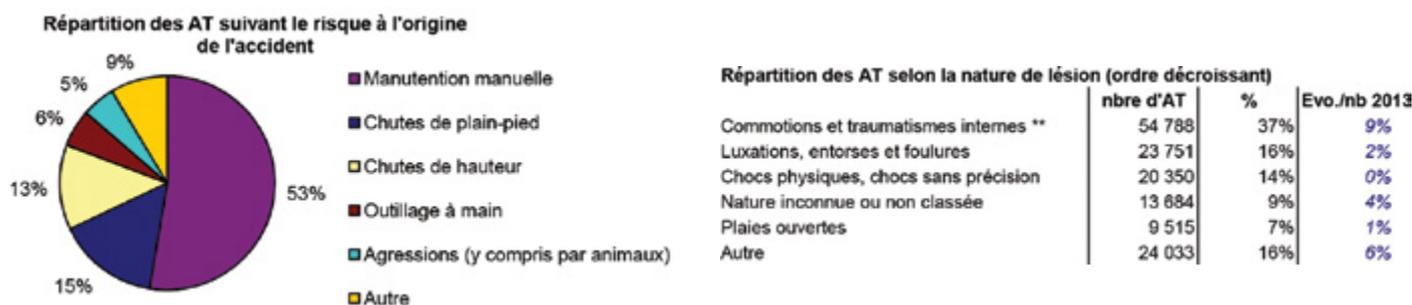
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Accidents-du-travail-et-maladies.html>

A2.2 Synthèse Secteur travaux Fluviaux et maritimes :

Il faut noter en introduction que la catégorie noyade n'est indiquée que depuis 2012. Cependant aucune noyade n'est relatée pour l'année concernée. Les tableaux et graphiques suivants sont un extrait de la synthèse évoquée précédemment.

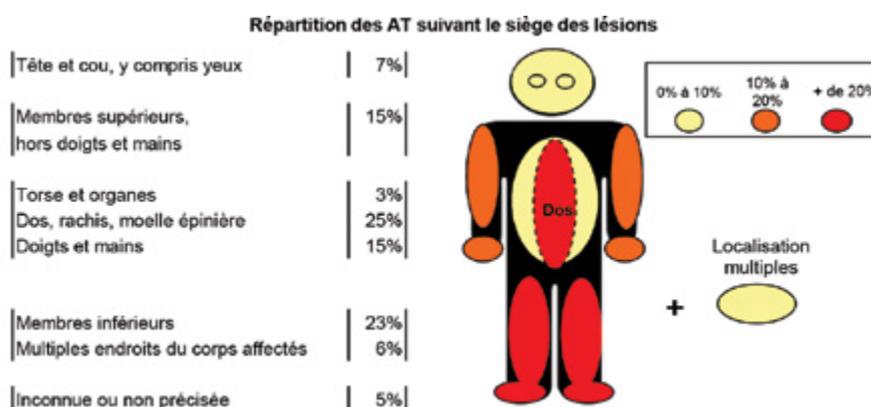


On constate que la fréquence des accidents de travail stagne depuis quatre ans après une nette baisse et que les chutes (de plain-pied et avec dénivellation) constituent la plus grande partie des accidents de travail, suivi des objets en cours de manipulation ou en mouvement. Les membres en particuliers inférieurs sont les plus touchés ; mais le siège des lésions est relativement réparti par rapports aux autres secteurs évoqués ici ; dos tête et yeux sont touchés également.



On constate que la fréquence des accidents de travail stagne depuis quatre ans après une nette baisse et que les chutes (de plain-pied et avec dénivellation) constituent la plus grande partie des accidents de travail, suivi des objets en cours de manipulation ou en mouvement.

Les membres en particuliers inférieurs sont les plus touchés ; mais le siège des lésions est relativement réparti par rapports aux autres secteurs évoqués ici ; dos tête et yeux sont touchés également.



A2.3 Comparaisons avec les autres secteurs maritimes

Il apparaît, que les travaux maritimes et fluviaux sont plus accidentogènes que les autres secteurs maritimes, à l'exception du transport fluvial. En effet, ce secteur cumule les risques et activités des différents secteurs comparés (risques de chutes, manutentions, risques mécaniques manipulations, outils à mains...) et les risques du BTP.

SECTEUR D'ACTIVITÉ	NUMÉRO DE RISQUE	INDICE DE FRÉQUENCE D'ACCIDENTS DE TRAVAIL
Travaux Fluviaux et maritimes	452RA	61,7
Pêche en mer	050RA	31,9
Transport Maritime	611AB	11,2
Transport Fluvial	612ZB	32,6

La comparaison du siège des lésions constatées appuie cette interprétation. En effet, on constate dans les travaux fluviaux et maritimes les mêmes sièges que dans les autres secteurs (membres, dos) avec, en plus, les lésions à la tête et aux yeux qu'on constate souvent dans le BTP.

On observe également que les chutes de plain-pied sont majoritaires, suivis des objets en cours de manipulation.

A2.4 Études spécifiques secteur maritime

On constate dans les deux études de 2013 évoquées que le risque grave principal est la chute à la mer. En effet l'une évoque 4 décès suite à une chute à la mer sur le périmètre Bretagne, l'autre évoque 11 décès par chute à la mer ou noyade sur tout le territoire.

Au moins 2 des quatre décès évoqués par l'IMP ne portaient pas de VFI (Vêtement à Flottabilité Intégrée), ce qui montre que cet équipement reste un élément déterminant dans les chances de survie lors de chute à l'eau. Le fait que les statistiques d'accident des travaux fluviaux et maritimes ne relèvent pas récemment de noyade ne montre en aucun cas une absence de ce risque pour deux raisons.

D'une part le secteur travaux maritimes et fluviaux ne concerne que 1474 personnes à comparer aux 38979 marins évoqués dans l'étude du ministère. D'autre part, une partie du personnel du secteur a le statut de marin et donc n'apparaît pas dans les statistiques du secteur.

Les décès et disparitions

Événements	Pêche	Cultures marines	Commerce	Services portuaires	Plaisance professionnelle	Total
Chute à la mer	7	1				
Naufrage	1					
Lésion mortelle	3	1		1	1	
Autres	2		1			
Total	13	2	1	1	1	18

Source : Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie : « Accidents du travail et maladies professionnelles maritimes Bilan 2013 ».

ÉVÉNEMENTS DE MER 2013

17 hommes à la mer :

- 13 récupérés sains et saufs,
- 4 marins décédés ou disparus.

Source : Institut Maritime de la Prévention : « Tableau de bord statistique de l'accidentologie maritime bretonne à la pêche et dans les cultures marines »

ANNEXE 3

SIGNALISATIONS

A3.1 Signalisation maritime

A3.1.1 Les limitations de vitesse

Dans la bande littorale des 300 mètres, dans les ports ainsi que dans les chenaux d'accès au port, la vitesse est limitée à 5 nœuds. La bande des 300 mètres est parfois délimitée par des bouées sphériques jaunes, espacées de 200 mètres les unes des autres.



Au-delà de cette zone, la vitesse est en principe libre, mais il peut exister des réglementations locales pour certaines baies, îles ou plages. Il est donc nécessaire de se renseigner.

Par visibilité réduite

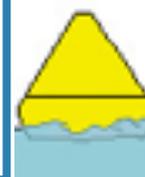
Par temps de brume, le navigateur doit rester maître de sa vitesse : il doit donc réduire l'allure et allumer ses feux. Il doit également émettre les signaux sonores correspondants à sa situation.

Dans les chenaux traversiers

Les chenaux traversiers, perpendiculaires à la plage, permettent aux usagers pratiquant des activités nautiques (ski nautique, scooters de mer, planche à voile,...) d'accéder au rivage. Il est interdit de les traverser ou d'y stationner, ainsi que de s'y baigner.



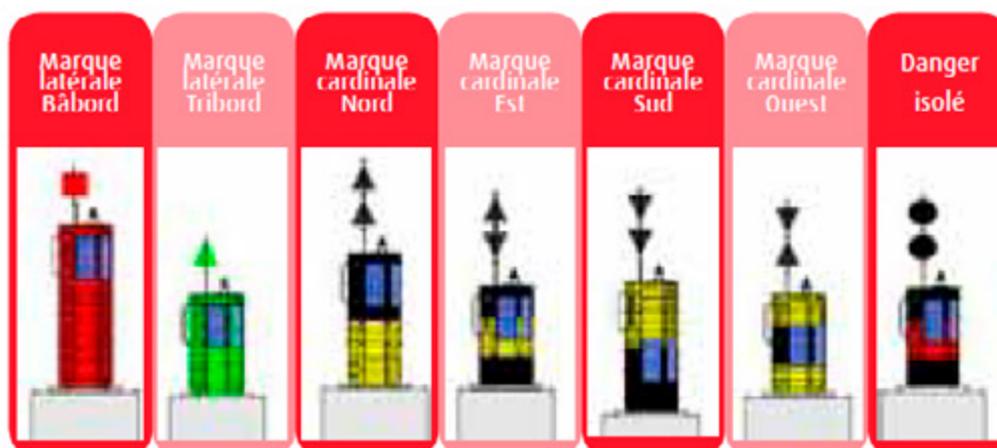
Les chenaux traversiers mesurent de 25 à 100 mètres de large, et sont balisés par des bouées jaunes (coniques à tribord, cylindriques à bâbord dans le sens conventionnel en venant du large). Les bouées sont de plus en plus rapprochées vers le rivage, et celles d'entrée du chenal sont de taille supérieure. Un pictogramme implanté à terre peut indiquer les conditions d'accès au chenal.



A3.1.2 Balisage maritime

http://www.dirm.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DGITM_la_signalisation_maritime_4p_web_cle51447c.pdf

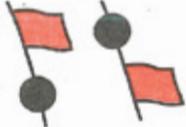
Les bouées :



A3.1.3 Feux et signaux maritimes divers

Les signaux

SIGNAUX DE DETRESSE

 <p>Coups de canon ou autres signaux explosifs toutes les minutes environ</p>	 <p>NC du Code International</p>
 <p>Son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume</p>	 <p>Signal de grande distance (couleur indifférente)</p>
 <p>Voir NOTA en bas de la page</p> <p>Fusées ou bombes à étoiles rouges lancées une à une à courts intervalles (1)</p>	 <p>Flammes produites en brûlant un baril de goudron ou d'huile</p>
<p>Signal radiotélégraphique (500 kHz) ...— — — — — Signal radiotéléphonique (2182 kHz) «MAYDAY» (VHF canal 16) «MAYDAY»</p> <p>1 - Ne pas oublier de le faire suivre du nom ou du signal indicatif et de la position du navire.</p> <p>2 - Pour attirer l'attention les navires peuvent utiliser : le signal radiotélégraphique d'alarme (Série de 12 traits d'une durée d'une minute) ou le signal radiotéléphonique d'alarme (2 tonalités transmises alternativement pendant 30 à 60 secondes).</p> <p>Signaux transmis par les radiobalises de localisation des sinistres.</p>	 <p>Fusée à parachute (1) ou feu à main produisant une lumière rouge</p>
	 <p>Fumigène orange</p>
	 <p>Mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté du corps.</p>
<p>Répérage aérien</p>  <p>Colorant</p>	

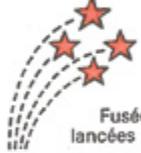
(1) Une fusée rouge émise par un sous-marin indique qu'il est en difficulté et qu'il devra faire surface d'urgence. Les navires marchands qui aperçoivent ce signal doivent s'en écarter et ne pas stopper leurs hélices. Ils doivent se tenir prêts à assister le sous-marin.

RÉPONSES des STATIONS ou NAVIRES de SAUVETAGE (Règle 16 - Chapitre V de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer) « Nous vous voyons - Secours vous sera porté dès que possible »		
De Jour	De nuit	
 <p>Signal à Fumée orange</p>	 <p>Feu combiné avec un signal sonore (éclair) consistant en 3 signaux simples tirés à 1 minute d'intervalle.</p>	 <p>Fusée à étoiles blanches consistant en 3 signaux simples tirés à 1 minute d'intervalle.</p>

NOTA : Bien que les fusées projetant des étoiles ne soient plus réglementaires (à la suite d'amendements à la Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer) elles continuent d'être présentées dans ce tableau qui est extrait du Code International des Signaux que l'OMI n'a pas encore modifié. Par arrêté du 20 janvier 1989 le Ministre délégué chargé de la mer a supprimé les fusées à étoiles du matériel obligatoire et les a remplacées par des fusées à parachute.

SIGNAUX DE DÉTRESSE

SIGNAUX DE DÉTRESSE

 <p>Coups de canon ou autres signaux explosifs toutes les minutes environ</p>	 <p>NC du Code International</p>
 <p>Son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume</p>	 <p>Signal de grande distance (couleur indifférente)</p>
<p>Voir NOTA en bas de la page</p>  <p>Fusées ou bombes à étoiles rouges lancées une à une à courts intervalles (1)</p>	 <p>Flammes produites en brûlant un baril de goudron ou d'huile</p>
<p>Signal radiotélégraphique (500 kHz) ...— — — — — Signal radiotéléphonique (2182 kHz) «MAYDAY» (VHF canal 16) «MAYDAY»</p> <p>1 - Ne pas oublier de le faire suivre du nom ou du signal indicatif et de la position du navire.</p> <p>2 - Pour attirer l'attention les navires peuvent utiliser : le signal radiotélégraphique d'alarme (Série de 12 traits d'une durée d'une minute) ou le signal radiotéléphonique d'alarme (2 tonalités transmises alternativement pendant 30 à 60 secondes).</p> <p>Signaux transmis par les radiobalises de localisation des sinistres.</p>	 <p>Fusée à parachute (1) ou feu à main produisant une lumière rouge</p>
<p>Signal radiotélégraphique (500 kHz) ...— — — — — Signal radiotéléphonique (2182 kHz) «MAYDAY» (VHF canal 16) «MAYDAY»</p>	 <p>Fumigène orange</p>
<p>1 - Ne pas oublier de le faire suivre du nom ou du signal indicatif et de la position du navire.</p> <p>2 - Pour attirer l'attention les navires peuvent utiliser : le signal radiotélégraphique d'alarme (Série de 12 traits d'une durée d'une minute) ou le signal radiotéléphonique d'alarme (2 tonalités transmises alternativement pendant 30 à 60 secondes).</p>	 <p>Mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté du corps.</p>
<p>Signaux transmis par les radiobalises de localisation des sinistres.</p>	<p>Repérage aérien</p>  <p>Colorant</p>

(1) Une fusée rouge émise par un sous-marin indique qu'il est en difficulté et qu'il devra faire surface d'urgence. Les navires marchands qui aperçoivent ce signal doivent s'en écarter et ne pas stopper leurs hélices. Ils doivent se tenir prêts à assister le sous-marin.

RÉPONSES des STATIONS ou NAVIRES de SAUVETAGE		
(Règle 16 - Chapitre V de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer) « Nous vous voyons - Secours vous sera porté dès que possible »		
De Jour	De nuit	
 <p>Signal à Fumée orange</p>	 <p>bang bang bang</p> <p>Feu combiné avec un signal sonore (éclair) consistant en 3 signaux simples tirés à 1 minute d'intervalle.</p>	 <p>Fusée à étoiles blanches consistant en 3 signaux simples tirés à 1 minute d'intervalle.</p>

NOTA : Bien que les fusées projetant des étoiles ne soient plus réglementaires (à la suite d'amendements à la Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer) elles continuent d'être présentées dans ce tableau qui est extrait du Code International des Signaux que l'OMI n'a pas encore modifié. Par arrêté du 20 janvier 1989 le Ministre délégué chargé de la mer a supprimé les fusées à étoiles du matériel obligatoire et les a remplacées par des fusées à parachute.

FEUX DES NAVIRES - voir détail règles 20 à 31

cas général

- navire à propulsion mécanique de ≥ 50 m
- navire de < 50 m
- 2^m feu de tête de mât pas obligatoire

embarcation à l'aviron

fanal blanc prêt à être montré

VOILIERS

en route, à la voile seulement vu de face

au moteur vu de face

mouillage

NAVIRES A MOTEUR

en route, vu de face

mouillage

en route, vu de l'arrière

NAVIRES DE COMMERCE

- 50 m en route

avant

+ 50 m en route

en route

non maître de sa manœuvre

avec eme

échoué (< 50 m)

sans eme

REMORQUAGE

remorqueur

+ 50 m

remorque + 200 m

POUSSAGE

avec eme

sans eme

hovercraft en route

PILOTE

mouillage (< 50 m)

CAS PARTICULIERS

handicapé par son trait d'eau

dragueur

plateforme

en route, vu de face

remorqueur à couple

sous-marin

capacité restreinte de manœuvre

en opérations

dragueur en route

hydravion

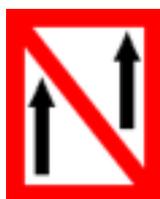
navire de guerre de ≥ 50 m

A3.2 Signalisation fluviale

Pour plus de précision voir le recueil du Règlement Général de Police issu du code des transports, publié par VNF :

http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/Transport_fluvialhidden/recueil_RGPNI_v2014_20141028080847.pdf

A3.2.1 Panneaux et signalisations à connaître



Interdiction de tout dépassement.



Interdiction de croiser et de dépasser



Interdiction de stationner du côté de la voie où le signal est placé.



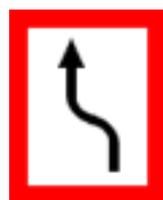
Interdiction de s'amarrer à la rive du côté de la voie où le signal est placé.



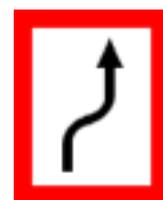
Interdiction de passer.



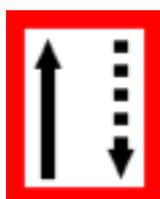
Barrage: interdiction de passer.



Obligation de se diriger vers le côté du chenal se trouvant à bâbord.



Obligation de se diriger vers le côté du chenal se trouvant à tribord.



Obligation de tenir le côté du chenal se trouvant à bâbord.



Obligation de croiser le chenal vers bâbord.



Interdiction d'ancrer et de laisser traîner les ancres, câbles et chaînes côté de la voie où le signal est placé.



Obligation de ne pas dépasser la vitesse indiquée (en km/h).

A3.2.2 Panneaux et signalisations à connaître

Cette signalisation est utilisée pour donner des précisions sur les restrictions d'activité dans certaines zones. Les pictogrammes peuvent être placés sur une bouée.

AUTORISATIONS

Navigation autorisée pour les embarcations de sport ou de plaisance.



Navigation autorisée pour les bâtiments motorisés (navires à moteur, motos de mer).



Navigation autorisée pour les navires à voile.



Pratique de la planche à voile autorisée.



Pratique du ski nautique autorisée.



Navigation autorisée pour les bâtiments qui ne sont ni motorisés, ni à voile.



Baignade autorisée.



Navigation des véhicules nautiques à moteur autorisée.



INTERDICTIONS



Navigation interdite pour les embarcations de sport ou de plaisance.



Navigation interdite pour les bâtiments motorisés (navires à moteur, motos de mer).



Navigation interdite pour les navires à voile.



Pratique de la planche à voile interdite.



Pratique du ski nautique interdite.



Navigation interdite pour les bâtiments qui ne sont ni motorisés, ni à voile.



Baignade interdite.



Navigation des véhicules nautiques à moteur interdite.

RÉCAPITULATIF VISUEL PERMIS BATEAU option «eaux intérieures»

BALISAGE

ACTIVITÉS NAUTIQUES

SIGNALS D'INTERDICTION

SIGNALS D'OBLIGATION

SIGNALS DE RESTRICTION

SIGNALS DE RECOMMANDATION

SIGNALS D'INDICATION

SIGNALS SONORES

SIGNALS PAR TEMPS BOUCHE

RÈGLE DE BARRE ET DE ROUTE

Croisements et dépassements sur les lacs et grands plans d'eau (idem à la mer)

Croisements et dépassements sur les fleuves, rivières et canaux

La navigation de commerce est prioritaire sur la plaisance. Les montants obéissent le passage aux avalants. Ne pas s'approcher en navigation à moins de 50 m d'un bateau transportant des matières explosibles.

FEUX ET MARQUES DE JOUR DES BATEAUX

PLONGÉE

ANNEXE 4

GLOSSAIRE

Glossaires des termes :

- Utilisés dans ce document
- Utiles à connaître dans la profession

Ce glossaire ne reprend que les mots que l'on utilise pour les manœuvres, matériels, ordres et termes divers. Il reprend également le nom des ouvrages ou partie d'ouvrages que l'entreprise sera amené à réaliser. Nous avons essayé de séparer les usages maritimes et fluviaux, souvent différents.

TRAVAUX MARITIMES

À sec : échoué sur le sable, une cale, en cale sèche.

Abordage : rencontre volontaire suivi d'un amarrage, ou involontaire avec collision, entre deux navires.

Accastillage : ensemble des équipements placés sur le pont d'un navire (poulies, manilles, coffres, pompe, etc.)

Accès : chenal, plan d'eau qui permet depuis la mer d'accéder au port.

Accorage : amarrage de la marchandise et de tout l'équipement d'un navire pour que celui-ci ne bouge pas en mer. Action d'étaçonner des marchandises en pontée.

Accoster : positionner un navire le long d'un quai ou d'un autre navire à couple.

Accostage : Manœuvre d'approche finale du navire à l'ouvrage (quai ou appontement).

Accoster : positionner un navire le long d'un quai ou d'un autre navire à couple.

Acropodes : Bloc en béton non armé à six protubérances tronconiques conçu pour former les carapaces de digue côtière, de brise-lames

Afourcher : mouiller 2 ancres placées à 45° face au courant afin de stabiliser le bateau.

Affrètement : (remise de navire) se distingue du contrat de transport (remise de marchandises). L'affrètement porte sur l'usage et la jouissance du navire par l'affréteur (le « fréteur » met le navire à disposition de l'affréteur).

Affréteur : Personne qui loue un navire à un fréteur, ou qui exploite un navire en location, selon les termes du contrat de location ou charte-partie d'affrètement.

Allège : barque de service d'un navire destinée au chargement et déchargement.

Amarrage : Immobilisation d'un navire au moyen d'aussières (câbles) à un quai ou une bouée.

Amariner : former des personnes aux métiers de la mer.

Amarrer : maintenir contre un quai ou un objet flottant à l'aide d'amarres.

Amener : abaisser, descendre à l'aide d'un cordage une embarcation, etc.

Amer : point de repère fixe porté sur une carte et utilisé pour faire le point en vue de terre.

Ancre : objet lourd qui est employé pour fixer des bateaux à un endroit spécifique sur les fonds.

Antifouling : peinture destinée à empêcher les organismes marins de se fixer sur la coque des navires.

Appareaux : appareils de gréement cabestan, guindeau ; tous les équipements d'un navire utiles à sa navigation: ancres, gouvernail, voiles, pouliage, manœuvres, etc.

Appareillage : ensemble des manœuvres nécessaires pour prendre la mer.

Appontement : installation d'accostage, généralement perpendiculairement au rivage.

Armateur : Personne qui arme un navire en lui fournissant matériel, vivres, combustible, équipage et tout ce qui est nécessaire à la navigation. Il exploite le navire en son nom, qu'il soit ou non propriétaire.

Armement : action d'armer un navire ; Ensemble du personnel et du matériel nécessaires pour qu'un navire puisse naviguer en conformité avec les règles internationales.

Armer : équiper un navire pour la mer ; enrôler un marin sur un navire, c'est-à-dire l'inscrire sur le rôle d'équipage.

Arrêt technique : Arrêt du navire dans un port pour effectuer un certain nombre de travaux d'entretien sur la machine ou les appareils de bord et /ou carénage.

Arrimage : Opération qui consiste à organiser la cargaison et tout l'équipement lié à l'armement du navire, à bord de telle façon que celui-ci ne bouge pas. Ne pas confondre avec Accorer qui désigne l'action d'amarrer ou d'atteler la cargaison ou les équipements, dans le même but.

Assiette : Position d'équilibre du navire sur l'eau calme, qu'on apprécie en mesurant ses tirants d'eau à l'avant et à l'arrière. Par convention, son assiette est positive quand le tirant d'eau arrière est supérieur à celui de l'avant.

Atterrage : lieu précis où un navire touche terre.

Atterrissage : arriver au voisinage de la terre ferme.

Attinage : mise en place des tins dans une forme de radoub.

Aussière : gros cordage employé pour l'amarrage et le remorquage des navires.

Autorité portuaire : Autorité administrative de droit public, qui est responsable de l'exploitation et de l'administration d'un port. En France, ce sont les Ports Autonomes (Grands Ports maritimes) ou les Chambres de Commerce, ou les régions qui gèrent les ports, et fixent les tarifs d'outillage public et de droits de port. Les autorités portuaires assurent la sécurité du port.

Avarie : panne, problème d'origine technique. Dommages causés à un bien tels que les matériels transportés, le navire, les installations portuaires etc...

Avitailler (Avitaillement) : approvisionner en marchandises, vivres, combustibles et en appareils nécessaires à bord du navire, en vue d'un prochain appareillage.

AVURNAV : avis urgent aux navigateurs.
Bâbord : côté gauche d'un navire en regardant vers l'avant.

Balisage : l'ensemble des marques ou balises fixes ou flottantes placés en mer ou à terre qui indiquent aux navires les dangers et le tracé des chenaux d'accès aux ports et abris.

Ballast : lest permettant de gérer la stabilité l'assiette ou la gîte d'une embarcation ; Compartiments situés, soit dans les doubles fonds du navire soit le long de la muraille, recevant des combustibles, de l'eau douce ou de l'eau de mer. Les ballasts d'eau de mer servent à modifier l'assiette et la gîte du navire et à assurer sa stabilité à la mer et pendant les opérations portuaires.

Ballastage : remplissage des ballasts, pour corriger la répartition des masses du navire, ou assurer à un navire lège un enfoncement correct pour le fonctionnement de l'hélice. Par extension, ce mot désigne le liquide contenu dans le ballast.

Bande : gîte.

Barge : navire propulsé ou non, à fond plat ou non, utilisée souvent comme navire de service pour transporter divers matériaux.

Barrage : en travaux maritimes souvent un ouvrage provisoire léger.

Barre : dispositif de manœuvre du gouvernail (tige, roue ou maintenant joystick).

Bas-fond : où la profondeur est suffisante pour naviguer sans risque d'échouement (contraire de haut-fond).

Bassin : plan d'eau dans un port.

Bassin à flot : Plan d'eau à niveau constant auquel on accède par une écluse.

Bassin à marée : Bassin auquel on accède sans écluse et dont le niveau varie avec la marée.

Bastingage : parapet autour du pont d'un bateau ; se distingue de la lisse, système plus léger, fait de chandelier ou batayole, tige métallique fixée verticalement sur le pont qui supporte la filière destinée à empêcher une chute à la mer.

Battage : action d'enfoncer un pieu, une palplanche, au moyen d'un marteau hydraulique ou par vibrofonçage.

Batayole : voir chandelier.

Bateau : construction flottante de moyen ou faible tonnage utilisée pour la navigation (utilisée plus particulièrement en fluvial ; on parle plus de navire en maritime).

Bâtiment : Mot employé pour désigner un navire, Beaufort : vitesse du vent exprimée selon les critères de l'échelle de Beaufort.

Ber : appareil de charpente et de cordage, placé sous un navire, pour le supporter pendant la construction ou la réparation, et qui glisse sur la cale lorsqu'on lance ce bâtiment à l'eau. Charpente qui supporte un colis lourd ou volumineux, pour le transport, afin qu'il reste en équilibre.

Berge : Talus artificiel, généralement en pente raide, limite physique entre la surface liquide et la terre ferme.

Bigue : Mât de charge, de dimension importante permettant de soulever des colis de plusieurs

centaines de tonnes et plus et de les charger à bord des navires qui en sont équipés. Certains de ces navires spécialisés peuvent avoir deux bigues de capacité équivalente pouvant être couplées. Par extension navires, ou engin non propulsés muni de mats de levage fixes.

Bitte, bitton : voir bollard.

Biture : longueur de chaîne disposée sur le pont en préparation du mouillage.

Blindage : paroi renforcée destinée à protéger ce qui est derrière.

Bollard : Gros fût métallique ou masse d'acier à tête renflée implanté sur un quai pour capeler l'œil des amarres des navires.

Bord : côté d'un bateau ; le bateau lui-même.

Bord à Bord : se dit de deux navires amarrés l'un à l'autre (à couple) .Méthode d'embarquement sans passerelle.

Bordage : planche ou tôle constituant un élément du bordé.

Bordé : ensemble des parties qui constituent la coque extérieure d'un bateau.

Border : tendre une manœuvre courante, un cordage (contraire de choquer).

Bossoir : dispositif de levage utilisé sur les navires pour une ancre, une embarcation de sauvetage, une annexe.

Bouée : flotteur, en particulier, signalisation en mer, pour le balisage ; flotteur associé à un corps-mort, pour l'amarrage ; flotteur de repérage de plongeurs, d'un objet ou d'un danger immergé.

Bouée de sauvetage : obligatoire à bord.

Bout : (prononcé « boute ») cordage sur le navire .Avant d'un navire, dans les expressions bout à terre, bout au vent, vent de bout.

Brassière de sauvetage : ou gilet de sauvetage, obligatoirement une par personne à bord.

Brin : cordage qui soutient la partie mobile du palan.

Brise-lames : voir Digue (portuaire).

Bureau VERITAS : Société française de classification, cotant aussi bien des navires français qu'étrangers (voir Société de classification, LLOYD'S REGISTER, AMERICAN BUREAU OF SHIPPING).

Cabaner : chavirer, être renversé.

Cabestan : gros tambour à axe vertical, autour du-

quel s'enroule un câble en vue de le tendre, pour exemple pour faire avancer le navire.

Câble : lien, d'une certaine section, tressé avec des fils torsadés entre eux.

Cabotage, Caboter : navigation maritime qui consiste à se déplacer en restant à proximité des côtes. Navigation entre les ports français ou européens. Le premier est appelé cabotage national, le second cabotage international.

Caillebotis : treillis de bois ou de métal recouvrant l'ouverture d'une écoutille ; treillis amovible servant de plancher.

Caissons : sur le navire réservoir étanche. En génie civil, ouvrage fermé généralement en béton.

Cale : (en parlant d'un navire) Espace sur un navire conçu et aménagé pour recevoir les produits transportés, entre la quille et le pont, et séparé par des cloisons transversales et / ou longitudinales. (En parlant d'une installation à terre) plan incliné permettant la mise à l'eau ou l'entretien des bateaux.

Cale sèche : bassin fermé par une porte, que l'on peut assécher pour la réparation ou l'entretien des navires (voir forme de radoub).

Canal : en maritime, un cours d'eau artificiel, qui part du port ou de la mer vers les terres qui permet la jonction du port d'une ville proche de la mer avec celle-ci .Egalement pour permettre les communications en phonie (VHF).

Canots de secours : voir 3.3.2.3.3 du guide.

Cap : direction vers laquelle le bateau est orienté.

Capeler : passer l'œil d'une aussière sur une bitte ; enfiler un vêtement.

Capitaine : Juridiquement c'est le commandant du navire.

Capitainerie : service, dépendant de l'autorité portuaire, Port Autonome (GPM) ou chambre de commerce, assurant la police du plan d'eau, la sécurité dans le chenal d'approche et dans le port, la coordination des services portuaires (pilotage, remorquage, lamanage), l'organisation des mouvements de navires (entrées / sorties) et leur placement à quai.

Carénage, caréner : série d'opérations de révision périodique et de remise en état d'entretien de la partie constamment immergée de la coque d'un navire, opération effectuée lorsqu'il est échoué sur un Dock Flottant ou en cale sèche.

Carène : partie immergée de la coque d'un bateau, assimilée aux œuvres -vives.

Catégorie de navire : au nombre de 5 selon la distance de navigation par rapport à la côte.

Certificat de navigation : certificat délivré par les sociétés de classification attestant que le navire est en état de navigabilité et répond aux normes internationales pour naviguer.

Chaloupe : grosse embarcation de construction plus robuste que celle d'un canot.

Chandelier : tige métallique fixée verticalement sur le pont qui supporte la filière destinée à empêcher une chute à la mer.

Chasser : déramer sur le fond, pour une ancre.

Chaumard : pièce d'accastillage de bateau servant à guider une amarre à son entrée sur le bateau.

Chargement : opération consistant à charger à bord du navire l'ensemble des matériels prévus pendant l'escale. On dit les opérations de chargement.

Chavirer, Chavirage : tourner sens dessus-dessous ; se dit surtout d'une embarcation qui se renverse et perd définitivement son équilibre.

Chenal : passage pour accéder à un port ou à une rivière, balisé et dragué pour permettre aux navires d'accéder au port en toute sécurité. Le chenal d'accès d'un port est garanti à une profondeur d'eau donnée à marée basse.

Chômage du navire : durée d'immobilisation pour une réparation.

Claire-voie : panneau vitré sur une écoutille pour laisser entrer la lumière du jour.

Coffre : bouée, reliée au corps-mort, pour amarrer un bateau.

Colis : unité de marchandise sans limitation de poids, ou de volume.

Combinaison d'immersion : obligatoirement une par personne à bord en plus de la brassière.

Commission nationale de sécurité (CCS) : commission chargée d'examiner les dossiers des navires ≥ 500 UMS avant délivrance des titres de sécurité.

Commission régionale de sécurité (CRS) : commission chargée d'examiner les dossiers des navires ne relevant pas de la CCS, avant délivrance des titres de sécurité.

Commandant : Mot pour utiliser pour désigner le CAPITAINE d'un navire.

Commandant de port : personne dans un port responsable de l'ensemble des mouvements et de la sécurité maritime.

Compas : instrument de navigation qui donne une référence de direction (le nord).

Contravention de grande voirie : atteinte à la conservation du domaine public, lorsqu'un navire heurte un quai, ou l'entrée d'un sas, l'officier de port dresse une contravention de grande voirie.

Coque : ensemble de la charpente et de l'enveloppe extérieure d'un bateau.

Coque-nue : affrètement d'un navire sans équipage
Cordage : terme général désignant les grelins, amarres, flins, etc.

Corne de brume : instrument de signalisation sonore.

Corps-mort : objet pesant, posé au fond de l'eau et relié à une bouée (coffre) afin que les bateaux puissent s'y amarrer.

Coupée : échelle ou passerelle mobile, située de chaque côté du navire qui permet de monter à bord ou descendre.

Courant (marin) : déplacement d'eau de mer caractérisé par son sens, sa vitesse et son débit.

Creusement : action d'approfondir un plan d'eau, généralement avec une drague.

Creux : hauteur entre le point le plus bas du pont principal et le point le plus bas de la quille d'un navire ; niveau bas de la mer entre deux vagues (deux crêtes).

Cubage : Volume occupé par les colis à bord d'un navire perte à l'arrimage comprise.

Culer : aller en arrière, reculer = culer à nouveau, aller à nouveau vers l'arrière ; toucher le fond, en parlant de la quille d'un bateau.

Dalle : en génie civil maritime, surface plane en béton ; par exemple la partie horizontale du quai.

Dangereux : Terme générique pour désigner les marchandises dangereuses et les procédures administratives associées. On dit " LES DANGEREUX ". (Explosif par exemple).

Darse : Bassin dans un port (généralement rectangulaire) entouré de quais pour l'accostage des navires.

Déballastage : vidange des compartiments (ballasts) qui contiennent de l'eau de mer.

Décision d'effectif : Document établi par l'armateur et visé par l'autorité maritime du port d'immatriculation du navire. Il définit l'effectif suffisant en nombre et qualification pour la conduite du navire, et en fonction du travail à effectuer et précisant la composition officielle, fonction par fonction, de l'équipage armant le navire.

Déborder : écarter le bateau d'un quai ou d'un autre bateau.

Défense : protection destinée à amortir les chocs entre un navire et un quai (ou un autre navire) auquel il est accosté.

Déhaler : changer la position d'un navire le long d'un quai en se servant des aussières.

Déjauger : se soulever, pour un bateau (la ligne de flottaison montant au-dessus du niveau de l'eau).

Déplacement (navire) : mesure du poids d'un navire dans différentes situations de chargement. Poids du navire en tonnes. Le déplacement correspond au poids du volume d'eau de mer, occupé par sa carène. Il est égal au poids du navire y compris ce qui se trouve à bord.

Dériver : s'éloigner de sa direction, en parlant d'un bateau, sous la poussée du vent ou sous l'action d'un courant.

Déroctage ou dérochage : éventuellement par explosifs .voir chapitre 2.2.2 du guide.

Désarmer : débarquer l'armement d'un bateau qui ne doit plus prendre la mer (temporairement ou définitivement).

Dévirer : détourner un cabestan ou un treuil, pour donner du mou à un cordage (contraire de virer).

Digue (portuaire) : A l'entrée des ports, faisant office d'écran aux vagues, (brise-lames). Fonction de protection contre les vagues et courants de marée, elles n'ont pas vocation à être étanches.

Dock : vaste bassin entouré de quais, dans lequel entrent les navires pour décharger. Par extension, magasins qui bordent le dock et qui servent d'entrepôts aux marchandises débarquées.

Dock flottant : installation portuaire servant à la réparation des bateaux, une forme de radoub flottante pouvant couler son radier pour recevoir et assécher un navire.

Document unique d'évaluation des risques (DUER) : document qui évalue les risques d'un chantier, d'un engin, d'un poste de travail obligatoire.

Draft/DRAUGHT : Tirant d'eau du navire en anglais. Drague : matériel nautique, navire, soit motorisé, soit non motorisé, capable d'extraire les vases et les sables du fond de l'eau par diverses techniques (voir chapitre 2.2.1 du guide).

Drome : ensemble des embarcations d'un navire (drome d'un navire) ou dans une embarcation, le matériel nécessaire à sa manœuvre (drome d'une embarcation).

Duc-d'Albe : séries de pilotis, tube d'acier reliées entre eux et ancrées dans le fond des bassins ou des chenaux, sur lequel un navire peut s'amarrer ou s'appuyer.

DUE DILIGENCE : expression anglaise pour signifier que l'armateur a apporté un zèle normal et tous ses soins pour qu'un navire soit en état de marche dans des conditions normales. Utilisé en affrètement.

Dynamitage : moyen de déroctage, lorsque l'on utilise des explosifs.

Échelle De Beaufort : échelle de 1 à 12 pour mesurer la force du vent.

Échelle de quai : permet de descendre du plat du quai vers le plan d'eau (risque de glissade).

Échouage : opération consistant à laisser le navire se poser sur ses fonds, par exemple pour un carénage.

Échouement : immobilisation accidentelle d'un navire sur un haut fond.

Écoute : ouverture rectangulaire dans le pont d'un navire, destinée au passage ou au chargement ou déchargement de produits divers .Les écoutes sont généralement entourées d'un cadre surélevé appelé surbau ou hiloire et destiné à prévenir les entrées d'eau de ruissellement.

Élingue : accessoire (câble, cordage) qui se trouve entre la charge à lever, tirer ou arrimer, et l'équipement qui fait le travail.

Élinguer : disposer une élingue sur une charge.

Embardée : mouvement latéral d'un bateau.

Embarcation de sauvetage : voir 3.3.2.3.3 du guide ; fait partie de la drome de sauvetage.

Embarquement (point d') : endroit sûr et aménagé pour passer de l'annexe au chantier.

Embosser : amarrer un vaisseau de l'avant et de l'arrière, pour le fixer contre le vent ou le courant.

Embouquer : Quitter la mer libre pour naviguer dans un chenal ou une rivière.

Embraquer : virer avec ses bras, tirer sur un cordage.

Émissaire (pose d') : voir chapitre 2.1.5 du guide.

Encombrement : Facteur déterminé pour un colis permettant de connaître le volume occupé par celui-ci, perte à l'arrimage comprise.

Endigage : réalisation d'ouvrage en matériaux : pierre, bloc destinée à constituer de nouveau terre-plein pour contenir les produits de dragage.

Engager : prendre de la bande sans se relever, généralement à la suite du déplacement d'une cargaison mobile ou mal arrimée.

Engraissement : sous l'effet des courants, apport de sable dans les chenaux, les bassins.

ENIM : régime social des marins.

Enrochements : bloc de pierres destinées à la protection des corps de digues contre les vagues.

Envasement : sous l'effet des courants, apport de vase dans les chenaux, les bassins.

Éolienne : forçage marine dans ce guide. Ouvrage de génie civil et de métallerie, mis en place par des entreprises de travaux maritimes.

EPI (Équipement de protection individuelle) : indispensables.

Équipage : ensemble du personnel affecté à la bonne marche d'un navire. Inscrits maritimes (marins) qualifiés.

Équipage (français) : pour la France deux pavillons ; pavillon national pour les marins affiliés à l'ENIM ; Pavillon du registre international français (RIF), possibilité de 25% d'européens.

Erre : vitesse résiduelle lorsqu'il n'a plus de propulsion.

Escale : arrêt des navires dans les ports.

Espaces sécurisés : voir chapitre 3.3.2.3.2 du guide Estacade: Jetée en charpente laissant sous elle le libre passage à l'eau.

Estime : estimation de la position d'un navire d'après sa vitesse et sa direction, en tenant compte de la dérive due aux courants.

Estuaire : embouchure d'un fleuve dans la mer, lorsqu'elle se présente sous la forme d'un grand bras unique. La navigation y est soumise aux règles maritimes.

Estran : partie du littoral située entre les niveaux des plus hautes et des plus basses mers.

Étale : Période de la marée pendant laquelle le niveau d'eau reste constant (étales de marée) ou pendant laquelle la vitesse des courants marins s'annule (étales de courant).

Étarquer : raidir, pour tendre un cordage le plus possible.

Étrave : partie avant d'un navire.

Event : en travaux maritimes ; orifice dans une dalle ou un voile d'un ouvrage pour permettre la décom-

pression sous l'effet de la houle.

Évitage : manœuvre qui consiste à faire pivoter un navire sur lui-même dans un espace restreint. Changement de direction de 180° d'un navire, lorsqu'il est à l'ancre ou en manœuvre dans un port. Le navire peut éviter seul ou à l'aide de remorqueurs.

Éviter : tourner autour de son ancre au changement de vent ou de marée, Faire un évitage.

Évitage (bassin d') : plan d'eau suffisamment vaste pour permettre à un navire de tourner.

Évitage (Cercle d'évitage) : surface que va balayer un navire en tournant autour de son mouillage.

Exploiter (Un Navire) : assurer l'armement et ou l'entretien d'un navire utilisé par l'entreprise ou tiers, Assurer la gestion opérationnelle d'un navire propriété ou affrété.

Extraction : enlèvement du fond de la mer de matériaux le plus souvent non meubles tel que galet. Se dit aussi de la méthode d'enlèvement du sable par des moyens autres qu'une drague.

Fascine : fagot de branchages utilisé pour faire des ouvrages de défense contre la mer. Sert à limiter l'érosion des sols (utilisé plutôt en rivière).

Filer : pour un navire veut dire Marcher.

Filière : câble qui sert de garde-corps.

Filin : petit cordage (anciennement, cordage à torsion simple).

Fleuve : souvent réglementation maritime lorsqu'il est navigables pour des navires.

Flot ou flux : période pendant laquelle la marée est montante.

Flottaison : c'est la ligne qui entoure le navire à la surface de l'eau, elle sépare les œuvres vives, ou Carène du navire, des œuvres mortes du navire. Le tirant d'eau d'un navire se compte à partir de la ligne de flottaison.

Flotte : ensemble des navires armés ou affrétés par un armateur constitue sa flotte.

Forme (forme de radoub) : bassin que l'on assèche pour la construction et la réparation des bateaux. Franc-bord : hauteur entre la ligne de flottaison à pleine charge et le pont principal. Ou règle à appliquer pour la sécurité du navire.

Frapper : attacher, amarrer temporairement un cordage.

Fréteur : celui qui fournit le navire à l'affréteur pour une location ; son paiement est le fret

Fusée à parachute : obligatoire à bord.

Gabion : en génie civil maritime, ouvrage qui permet de retenir des matériaux ; sorte de casier, le plus souvent fait de solides fils de fer tressés et contenant des pierres, utilisé construire un mur de soutènement, ou une berge artificielle non étanche. Peut être réalisé en palplanches pour recevoir des matériaux fins.

Gaffe : longue tige munie d'un crochet recourbé vers l'intérieur à l'extrémité.

Garde : amarre d'un bateau (à l'avant pour l'empêcher d'avancer, à l'arrière pour l'empêcher de reculer).

Gerber : empiler.

Gîte : l'inclinaison d'un navire sur son axe longitudinal (à bâbord ou à tribord).

Godille : aviron unique à la fois propulsif et directionnel placé à l'arrière d'un bateau For.

Gouvernail : partie de l'appareil à gouverner constituée de la mèche et du safran.

Gouverner : manœuvrer la barre d'un bateau pour qu'il suive son cap.

Grain : vent violent et de peu de durée qui s'élève soudainement et qui est généralement accompagné de précipitations.

Granulats (extraction) : voir chapitre 2.1.2 du guide.

Grappin : petite ancre qui a quatre ou cinq branches recourbées, pour les petites embarcations ; instrument de fer à plusieurs pointes recourbées dont on se sert pour faciliter l'abordage ou l'atterrissage.

Guindeau : treuil à axe horizontal pour relever l'ancre ou virer les aussières.

Haler : tirer, horizontalement ou à peu près, un cordage ou un objet quelconque à l'aide d'un cordage.

Houle : mouvement ondulatoire de la mer formé par une succession de vagues.

Hydrolienne : turbine sous-marine de production d'électricité, actionnée par les courants de marée.

Immergé : se dit de la partie d'un ouvrage situé sous l'eau.

Indicatif : Code international de 4 lettres identifiant un navire appelé aussi indicatif d'appel. Peut être indiqué au manifeste du navire.

Inscrit maritime : opérateur manœuvrier des navires, en d'autres termes les marins inscrit au rôle d'équipage de ces navires.

Interface fluvial/maritime : limite qui sépare la mer et le fleuve d'un point de vue administratif.

Jauge : mesure des caractéristiques d'un navire ; L'unité de mesure est le tonneau de jauge, égal à 2,831 m³ (100 pieds cubes anglais). Volume du navire servant à son enregistrement et au calcul des taxes diverses.

Jauge brute : volume intérieur du navire augmenté du volume des espaces clos situés sur le pont (déduction faite du volume du double fond et de certains espaces au-dessus du pont supérieur et du volume des appareils divers pouvant exister sur un navire : cuisines, appareils auxiliaires, etc.).

Jauge nette : correspond à la jauge brute, déduction faite des espaces réservés aux machines, cabines, locaux de l'état-major et de l'équipage, soutes à combustible, etc. tout ce qui n'a pas une destination liée directement à l'activité du navire.

Jetée : ouvrage de génie civil, s'avancant dans la mer ; généralement à l'entrée des ports.

Journaux De Bord : Registres dans lesquels sont inscrits d'une façon journalière, tous les événements, que le navire soit en mer ou au port.

Jusant : période pendant laquelle la marée est descendante. Courant de marée descendante.

Lagune : étendue d'eau généralement peu profonde séparée de la mer par un cordon littoral souvent constitué de sable fin.

Laisse : espace laissé à découvert par la marée.

Lamaneur : personnels qui exécutent le lamanage.

Lamanage : opération qui consiste à mettre les amarres d'un navire sur des bollards ou des ducs d'Albe et inversement.

Lance amarres : obligatoire à bord.

Large : la haute mer, en dehors des eaux côtières.

Larguer : lâcher un cordage.

Lest : ensemble des poids que l'on arrime dans le fond des embarcations ; il peut être constitué d'eau de mer embarquée dans des ballasts.

Lège (à) : sur lest, sans chargement.

Ligne de charge : symboles peints ou soudés sur les flancs des navires indiquant la hauteur maximale de la ligne de flottaison.

Ligne de flottaison : ligne qui sépare la partie immergée de la coque d'un navire (œuvres vives) de celle qui est émergée (œuvres mortes).

Ligne de mouillage : ensemble du matériel permettant de mouiller : ancre, chaîne, bossés...

Ligne de vie : dispositif de sécurité utilisé en voile, permettant à l'utilisateur de s'attacher afin de se sécuriser contre les risques de chute.

Limite mer / fleuve : voir chapitre 3.4 du guide.

Limite du domaine public maritime : voir chapitre 3.4 du guide.

Limite du domaine public artificiel : voir chapitre 3.4 du guide.

Limite de salure des eaux : voir chapitre 3.4 du guide
Limite de l'inscription maritime : voir chapitre 3.4 du guide.

Lisse : raidisseur longitudinal du bordé ou du fond d'un navire.

Lit (d'un fleuve) : l'espace qu'occupe un cours d'eau varie selon son hydrologie : Lit majeur, appelé aussi « plaine d'inondation » ou « lit d'inondation » est plus étendu que le lit ordinaire. Le chenal d'étiage n'occupe qu'une partie du lit ordinaire.

Long cours : en haute mer, à longue distance.
Longueur, largeur & tirant d'eau : Dimensions d'un navire.

Longueur Hors Tout : longueur du navire, mesurée entre les points extrême de l'avant et de l'arrière du navire.

Lover : enrouler un câble ou un cordage.

Maillon : longueur de chaîne (ligne de mouillage), qui mesure 27,50 m.

Main-courante(Rambarde) : à mettre en place sur toutes les parties de chantier le long des cheminements des piétons ou il y a un risque de chute.

Manille : pièce d'accastillage constituée d'un anneau fermée par un axe mobile.

Manœuvre : action de gouverner, de conduire un bateau, de régler ses mouvements, de le faire évoluer soit pour la route, soit pour le combat ; manœuvres courantes : cordages mobiles qui servent à tout moment pour manœuvrer ; manœuvres dormantes : cordages fixes dont on ne fait usage que rarement.

Manutention : mot utilisé pour désigner les différentes opérations de chargement ou de déchargement des navires.

Marin (profession) : professionnel naviguant en mer. Les marins sont des inscrits maritimes.

Marnage : différence de hauteur entre le niveau de la marée haute et celui de la basse mer.

Marque De Franc Bord : marque apposée sur la coque du navire pour vérifier l'enfoncement du navire par rapport à ses certificats de navigation. On dit qu'un navire est aux marques lorsqu'il atteint ses marques et qu'il est plein en tonnage.

Mille marin : mesure internationale qui vaut 1 850 m et correspond à la longueur de la minute du méridien.

Mise en dépôt (à terre) : voir chapitre 2.1.2 du guide.

Môle : terre-plein entre deux darses.

Motorisation : obligatoire pour les embarcations utilisées sur les chantiers nautiques.

Mouillage : opération consistant à jeter l'ancre en laissant filer la chaîne de façon à faire crocher l'ancre dans le fond ou amarrage sur coffre; abri sûr pour un navire ; matériel utilisé pour mouiller.

Musoir : pointe extrême d'une jetée ou d'un quai ou d'un sas.

Nager : faire avancer une embarcation à la rame
Naufrage : perte totale ou partielle d'un navire par accident.

Navire : nom générique pour les constructions flottantes de grande dimension, ayant un appareil propulsif. En droit, l'appellation de " Navire " est réservée aux bâtiments qui naviguent sur mer. Le navire est doté d'un statut spécial, comme une personne physique, il a un nom, un domicile et une nationalité. Un navire est dit armé, lorsqu'il est prêt à naviguer. On utilise quelquefois dans les textes le mot « bâtiment de mer ».

Navire étranger : les navires étrangers travaillant en France sont tenu à l'application de règles française ; voir chapitre 3.6.1 du guide.

Nœud Marin : le nœud est une unité de vitesse ; un nœud correspond à un mille marin à l'heure.

Neuvage : état d'un navire à la fin de sa construction, à son entrée en service.

Œil : boucle à l'extrémité d'un cordage, en l'épissant sur lui-même.

Œuvres mortes : parties émergées d'un navire.

Œuvres vives : partie immergée d'un navire (voir Carène).

Officier : titulaire d'un grade, chargé du commandement, de l'encadrement de l'équipage.

Organeau : anneau à l'extrémité d'une ancre, par lequel elle est fixée à sa chaîne.

Orin : filin reliant un corps immergé (ancre ...) à une bouée qui sert de repérage.

Ouvrages maritimes : on en trouvera une liste au 1.4 du guide.

Palan : assemblage de poulies et de cordages, dont on se sert, soit pour exécuter des manœuvres à bord des navires, soit pour soulever de charges.

Palanquer : déplacer à l'aide d'un palan.

Palplanche : profilés métalliques assemblés entre eux et fichés dans le sol qui servent à endiguer les berges ou constituer des gabions.

Panneau : plaque permettant de fermer une écouteille (panneau de cale) ; par extension, l'ensemble de l'écouteille et de sa fermeture.

Parer : préparer, ou se préparer.

Passerelle, (coupé) : installation mobile permettant d'embarquer ou de débarquer en sécurité.

Patte d'oie (mouiller en) : par gros temps, jeter trois amarres, disposées en triangle.

Pavillon : signal flottant hissé à la drisse d'un mat pour transmettre un message.

Permis (maritime) : autorisation délivrée par l'administration à un marin pour conduire un engin maritime ; plusieurs classes d'engins.

Permis de navigation : il est délivré au navire en dernier lieu, après que tous les titres exigés aient été délivrés.

Pieux : tube métallique fiché verticalement dans le sol, dans le but de réaliser ou de consolider les fondations d'un ouvrage fixe (pont, quai, écluse...).

Pile : ouvrage de génie civil, pilier massif constituant habituellement la partie basse d'un pont qui soutient une arche.

Pilote : officier de marine, affecté à un port pour conseiller le commandant d'un navire qui entre ou sort du port.

Placement : action d'affecter un poste à quai à un navire, dans un port en fonction de ses opérations et de ses caractéristiques. Dans les ports français ce travail est fait par les officiers de port.

Plan d'eau : habituellement protégé de la houle.

Plan d'installation de chantier (PIC) : obligatoire sur chantier et affiché aux endroits propices.

Plan de prévention : il permet de limiter les risques liés à la coactivité des personnes présentes sur le lieu d'une intervention. Il est réalisé à l'issue d'une visite préalable à laquelle participent toutes les

entreprises extérieures intervenantes. Ce document permet à l'entreprise utilisatrice de formaliser les mesures générales applicables par l'ensemble des entreprises extérieures, et les mesures particulières à chaque entreprise en fonction de la réalité de son intervention future.

Plan particulier de sécurité et protection de la santé (PPSPS) : document qui précise les règles de sécurité à appliquer selon le mode d'exécution du chantier et les diverses entreprises sur le site.

Palplanche : profilés métalliques assemblés entre eux et qui servent à la constitution d'ouvrage divers. La palplanche est toujours fichée dans le sol.

Platelage : plancher de charpente; assemblage de tôles, de plaques métalliques. Platelage d'une passerelle.

Plate-forme flottante : engin de travail flottant, permet de stocker du matériel sur les zones du travail du chantier.

Point : en navigation position du navire ; faire le point : déterminer la position instantanée du navire.

Pointe : amarre d'un bateau (à l'avant pour l'empêcher de reculer, à l'arrière pour l'empêcher d'avancer).

Polder : terres gagnées sur la mer.

Poutre : en génie civil, ouvrage en béton ou profilé métalliques placé horizontalement dans un ouvrage, et destiné à recevoir des charges (dalles ou autre).

Pontée : colis, charges, transportée sur le pont d'un navire.

Ponton : engin de travail flottant, le plus souvent non motorisé ; portion de quai flottant articulée.

Port : ensemble des installations destinée à la réception des navires.

Port autonome (grands Ports maritimes) : établissement public qui exerce des missions de service public, placé sous la tutelle du ministère des transports et bénéficiant d'une autonomie de gestion.

Port En Lourd : poids de l'ensemble de ce que transporte un navire : colis, ballasts à eau ou à combustible et approvisionnements. Le port en lourd d'un navire est sa capacité de transport en tonnes.

Poste A Quai : endroit où le navire fait escale dans le port. Les postes à quai sont attribués par la Capitainerie du port.

Poste : partie intérieure du navire, à l'avant, servant de logement pour l'équipage et de stockage divers.

Poupe : partie arrière d'un navire.

Poupée : tambour d'un treuil ou d'un guindeau.

Poutre : en génie civil, ouvrage en béton ou profilé métalliques placé horizontalement dans un ouvrage, et destiné à recevoir des charges (dalles ou autre).

Prédalle : en génie civil, dalle peu épaisse en béton, permet par exemple d'assurer le coffrage en sous-face de la dalle.

Procédure de secours : consignes affichées sur tous les chantiers en cas d'accident (chute à l'eau et autres...).

Protection de fonds : en génie civil dispositif sous-marin permettant d'éviter la création de souille au pied d'un ouvrage sous l'effet du courant.

Proue : partie avant d'un navire.

Quai : ouvrage vertical pour l'accostage des navires, dont la partie horizontale permet la circulation des véhicules terrestres.

Rade : grand bassin, plan d'eau naturel, ayant issue vers la mer, où les navires trouvent des mouillages surs.

Radeau de sauvetage : voir 3.3.2.3.3 du guide ; fait partie de la drome de sauvetage.

Radier : espace du dock flottant qui est immergé et reçoit le navire sur la ligne de tin, pour ensuite être échoué. En travaux maritimes, partie basse et horizontale d'un ouvrage de génie civil.

Radio balise de localisation (RLS) : obligatoire à bord ; elle est emportée en cas d'évacuation à la mer.

Radoub : Bassin aménagé pour exécuter à sec les réparations sur les navires (cale sèche).

Rambarde (main-courante) : à mettre en place sur toutes les parties de chantier le long des chemins des piétons ou il y a un risque de chute.

Réa : roue d'une poulie.

Ré-ensablement (ré-engraissement) : action qui consiste à déposer du sable, généralement à l'aide d'une drague pour reconstituer une plage.

Relâche - Relâcher : s'arrêter, en quelque endroit. Un navire relâche, quand par suite de mauvais temps ou d'avaries subies, il est forcé d'interrompre son voyage et d'entrer dans un port qui n'était pas prévu.

Renflouement : opération consistant à remettre une épave entièrement à flot.

Rejet en mer : voir chapitre 2.1.2 du guide.

Remblaiement : voir chapitre 2.1.2 du guide.

Remorqueur : navire spécialisé dans l'assistance pour les diverses manœuvres d'un navire dans les accès au Port ou pour des positionnements particuliers.

Reprofilage : action de rendre plane la surface d'un talus d'une digue pour assurer un profil unique.

Riper : déplacement indésirable de la cargaison sous l'effet du roulis.

Rôle d'équipage : document administratif qui liste les noms de tous les membres de l'équipage, et fonctions occupées à bord et constate la conformité des équipements aux règlements.

Roulis : mouvement alternatif du navire autour de l'axe longitudinal (de bâbord en tribord).

Sas : partie de l'écluse située entre les portes amont et aval dans laquelle stationne le navire pendant le changement de niveau.

Route : direction suivie par un navire.

Sabord : ouverture dans le bastingage d'un navire.

Sédiment : matériaux fins déposés au fond de l'eau sous l'effet des courants.

Signalisation maritimes : ensemble des balises, signaux, feux et panneaux nécessaires à assurer la circulation des navires en sécurité.

Société de classification : organisation privée qui établit et applique des normes et standards techniques concernant un projet de construction navale, la construction elle-même, puis l'inspection des navires (avant et après des réparations notamment) et tout au long de la durée d'exploitation du navire.

Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) : un système international qui utilise des moyens de télécommunications pour la recherche et le sauvetage en mer et la prévention des accidents maritimes.

Souille : approfondissement portuaire dragué afin d'augmenter le tirant d'eau accessible. Fosse creusée sur un fond marin pour y poser un câble ou un appareillage quelconque.

Souquer : tirer ou serrer fortement une amarre, un nœud, les tours de cordage qui lient ensemble plusieurs objets ; souquer sur les avirons : faire force de rames.

Soutage : approvisionnement d'un navire en combustible.

Soute : réduit ménagé dans les étages inférieurs d'un navire et qui sert de magasin. Combustible du navire.

Tangage, tanguer : oscillations d'une embarcation (ou d'un véhicule) autour d'un axe transversal (d'avant en arrière).

Tirant d'air : hauteur de la partie émergée, de la flottaison jusqu'au point le plus élevé du navire, utile s'il est appelé à passer sous des ponts.

Tirant d'eau : hauteur de la partie immergée du bateau ou enfoncement du navire.

Titre de sécurité : atteste de la conformité du navire à un texte applicable. Délivré par les services de l'État.

Tonnage : mesure du volume d'un bateau. Le tonnage est la mesure du volume d'un navire). Il représente le volume intérieur, exprimé en tonneaux (le tonneau est équivalent à 2,83 m³) pour les petits bateaux et, en unités UMS (Universal Measurement System) pour les navires de longueur supérieure à 24 mètres effectuant des voyages internationaux.

Tonneau de jauge : unité de volume pour mesurer les capacités d'un navire.

Tonne de Port en lourd (TPL) : (unité de mesure du tonnage d'un navire). Voir : « Port en lourd ».

Transbordement direct : chargement d'une marchandise, d'un moyen de transport à un autre moyen de transport sans mise à terre.

Traitement (des sédiments) : voir chapitre 2.1.2 du guide.

Transpondeur : récepteur-émetteur radioélectrique répondant automatiquement à un signal extérieur en provenance d'un radar, d'un système de localisation, etc. Fait partie des équipements radio de sauvetage.

Travaux maritimes : travaux réalisés sur les ouvrages maritimes ou fluviaux maritimes.

Traversier : amarre d'un bateau pour le maintenir accosté (voir Amarrage).

Tribord : côté droit d'un navire en regardant vers l'avant.

Tube : on distingue le tube (feuille d'acier pliée et soudée) du tuyau (moulé). Utilisé en travaux maritime et mis en place dans le sol par battage ou fonçage.

UMS (Universal Measurement System) : voir tonnage.

Vase : matériaux meuble qui se dépose au fond des bassins sous l'effet des courants.

VERITAS : Société de classification.

VHF portable : Radio VHF non fixe (talkie-walkie VHF).

Virer : changer de direction ; contourner une bouée ; embraquer un cordage au moyen d'un treuil.

TRAVAUX FLUVIAUX

Accoster, accostage : manœuvre d'approche d'un bateau vers une berge, un quai ou même un autre bateau en vue de son immobilisation par amarrage.

Affluent : cours d'eau qui se jette dans un autre en principe plus important.

Affourcher : mouiller deux ancrs de façon à ce que leurs chaînes fassent entre elles un angle de 60 à 120 degrés, afin de diminuer le champ d'évitage sur bâbord ou tribord.

Affrètement, affréter : attribution d'un transport rémunéré à un bateau.

Alternat : sens unique alterné (signalé par des feux rouge et vert) pour le franchissement d'un passage rétréci ou d'un souterrain.

Amarre : corde munie d'une large boucle à chaque extrémité, utilisée pour sécuriser le bateau dans les écluses, et l'attacher à la terre ferme lors d'une escale. «Bout» est maritime et donc impropre.

Amarrer : solidariser son bateau avec la terre ferme au moyen d'amarres. Contraire : démarrer, tout simplement.

Amont : la direction d'où vient un cours d'eau.

Amphidrome : adjectif qui qualifie un véhicule qui n'a ni avant ni arrière définis, et peut se mouvoir indifféremment dans les deux sens. Certains bateaux le sont.

Ancre : organe mobile destiné à freiner le bateau, jusqu'à son arrêt total. L'ancre se jette par-dessus bord ou se descend au moyen d'un treuil, et elle est reliée au bateau par une chaîne. Sa présence est obligatoire à bord, mais son usage n'est autorisé qu'en rivière.

Appareux : ensemble du petit matériel dont la présence est réglementairement obligatoire à bord d'un bateau. Cela va de l'extincteur au guide fluvial, en passant par les amarres, l'ancre, les bouées, des avirons, des gaffes, une corne de brume. On parle aussi de «matériel d'armement».

Aqueduc-siphon : ouvrage d'art qui permet à un cours d'eau de faible importance de passer sous un canal, par le principe du siphon : sous le canal, l'eau descend d'abord puis «remonte» à la sortie de l'ouvrage. Quand le cours d'eau est plus important, il est préférable d'employer un pont-canal quand la configuration des lieux l'autorise.

Arche marinière : arche d'un pont sous laquelle s'effectue la navigation. Les arches sont toujours numérotées depuis la rive gauche.

Arche marinière ou arche batelière : dans un pont à plusieurs arches, celle prévue pour le passage des bateaux. Elle est généralement plus large et haute que les autres, et la profondeur du chenal y est garantie. Il peut y en avoir plusieurs, auquel cas on s'arrange pour leur attribuer un sens unique : une arche pour les avalants, une autre pour les montants.

Arrêt : situation d'un bateau, dont la vitesse par rapport au fond est nulle, sans être ancré, amarré ou échoué.

Arrière-bec : forme de la face aval d'une pile de pont, de plan pointu, rond ou ogival par nécessité hydrodynamique, et destinée à éviter ou limiter les contre-courants qui se forment en arrière de la pile.

Ascenseur à bateaux : ouvrage permettant aux bateaux de franchir rapidement un fort dénivelé.

Atterrissements : matériaux solides déposés par la rivière, créant parfois îlots ou plages.

Automoteur : c'est la péniche classique, la plus répandue (par opposition aux chalands tractés et aux barges poussées). Bateau construit pour naviguer isolément par ses propres moyens mécaniques de propulsion.

Aval : direction vers laquelle descend le cours d'eau.

Avalant : bateau descendant le courant, allant vers l'aval.

Avant-bec : forme de la face amont d'une pile de pont, de plan pointu, demi-rond ou ogival par nécessité hydrodynamique, et destinée à faciliter l'écoulement de l'eau de part et d'autre de la pile. (Voir «arrière-bec»).

Avitailleur : bateau de petite taille (30 m de long maximum), spécialisé dans le ravitaillement des bateaux, en marche ou à quai, en carburant principalement.

Avis à la batellerie : Informations données par le Service de la Navigation sur les conditions de navigation, dérogeant, à titre temporaire aux dispositions du Règlement Particulier de Police.

Bâbord, tribord : gauche et droite, en parlant exclusivement du bateau (maritime mais toléré en fluvial) Bac: Bâtiment assurant un service de traversée de la voie navigable, et classé comme tel.

Bâche de sauvetage : carré de toile destiné en cas d'avarie du bateau à être placé à l'extérieur sur une voie d'eau. C'est aussi un équipement obligatoire du bateau.

Bachot : canot de service, ou annexe, obligatoire sur tous les bateaux. Équivalent fluvial de l'annexe maritime.

Bajoyer : paroi latérale du sas de l'écluse ou du pertuis. Également face interne d'une pile de pont (les autres parties sont l'avant-bec et l'arrière-bec).

Bal (ou balle) : «aller à bal(le)» ou «mettre à bal(le)» signifie virer le gouvernail jusqu'en bout de course.

Balisage : ensemble des signaux fixes ou flottants servant à délimiter le chenal en rivière.

Balise : matériel employé pour la signalisation des écueils, des limites du chenal ou des points singuliers.

Ballast (Lest) : tout compartiment de bateau pouvant recevoir du lest liquide. Quand le bateau voyage à vide, il faut le ballaster pour que l'hélice soit complètement immergée.

Bande : synonyme de «gîte».

Barbotin : sur un treuil d'ancre, couronne en fonte moulée, sorte de poulie crantée dans laquelle s'engagent les maillons de la chaîne de façon à ce qu'elle ne glisse pas.

Barge : engin de charge dépourvue de moteur.

Barrage : ouvrage d'art construit en travers d'un cours d'eau dans le but de retenir les eaux en période d'étiage, à réguler le débit du cours d'eau et/ou à en stocker l'eau pour différents usages tels que : contrôle des crues, irrigation, industrie, hydroélectricité, pisciculture, réserve d'eau potable, ou d'en relever le niveau.

Barre : système de gouverne d'un bateau.

Bassin : désigner un port ou une gare d'eau.

Batardeau : Caisson étanche que l'on applique sur la carène d'un bateau en avarie. Par extension, colmatage hétérogène d'une fissure ou d'une voie d'eau dans la coque.

Bateau : pour le marinier, bateau de commerce, péniche, automoteur, toute construction flottante destinée principalement à la navigation intérieure. Usage recommandé en toutes circonstances Le bateau, c'est tout ce qui flotte et peut se mouvoir (par opposition à l'établissement flottant qui est statique) en portant au minimum une personne et éventuellement du matériel, fret.

Bateau-porte : batardeau se présentant comme une sorte de grande coque métallique bombée, et qui vient se placer comme un batardeau classique pour le même usage. Cette coque peut se remplir ou se vider d'eau selon qu'on veut la placer ou l'enlever.

Batellerie : ensemble de la profession du transport par les eaux intérieures.

Batillage : vagues plus ou moins hautes formées par les mouvements des bateaux. En canal, la vitesse est limitée à 6 ou 8 km/h pour éviter que le batillage ne soit trop agressif pour les berges, et les érode prématurément. On dit aussi parfois «babillage».

Bâtiment : bateau de plus de 20 tonnes. Il est prioritaire sur les bateaux plus petits. Administrativement, bateaux et engins flottants, en opposition aux établissements flottants.

Battre en arrière : inverser le sens de rotation de l'hélice, généralement pour s'arrêter.

Berge : Talus naturel bordant le lit d'une rivière, limite physique entre la surface liquide et la terre ferme.

Bief : Partie d'une rivière ou d'un canal comprise entre deux barrages ou deux écluses.

Bief fluviomaritime : section de fleuve, rivière ou canal située entre la limite d'inscription maritime et la mer. Les bateaux fluviaux y sont admis sous réserve de se soumettre, ainsi que leur équipage, à des prescriptions de police et de sécurité complémentaires.

Bief de partage : sur un canal de jonction franchissant une colline ou une montagne, bief situé à la ligne de partage des eaux, donc le bief le plus élevé.

Bigue : grue montée sur un ponton flottant, pour effectuer des travaux sur le canal ou la rivière, ou sur des bateaux.

Bitte : organe d'amarrage en forme de champignon plus ou moins gros et fixé à terre sur un quai ou un couronnement d'écluse.

Bollard, boulard, bitte Champignon : organes d'amarrage cylindriques ou en forme de champignon, sur le quai, l'écluse ou le bateau. Pour désigner l'organe à quai, le marinier emploie volontiers le terme «pieu».

Bollard ou boulard flottant : bollard qui accompagne la descente ou la montée du bateau dans l'écluse.

Bord à bord : se dit lorsque deux bateaux sont à couple Bord à Bord. Méthode d'embarquement sans passerelle.

Bordaille : correspond au bordé des bateaux de mer, c'est la structure formant les parties latérales de la coque.

Bouchain : partie basse (immergée à vide) de la bordaille.

Bout : Cordage de plusieurs mètres servant à amarrer le bateau.

Bout à quai : position du bateau garé le nez contre la berge, dans les gares d'eau, ce qui permet de gagner de la place.

Bouter : action qui permet de repousser, depuis son bord, un bateau tractionné et de le maintenir loin de la rive, en poussant sur une longue perche.

Bouteur : gouvernail auxiliaire placé à l'avant des bateaux de commerce et permettant de manœuvrer plus facilement.

Brêlage, brêler un convoi : solidariser, arrimer entre eux les éléments d'un convoi poussé : pousseur et barges. Pour l'opération inverse, on dit «débrêler».

Busc : marche en maçonnerie, formant un angle pointé vers l'amont, contre laquelle s'appuie la base de la porte d'écluse fermée qui est dite alors «porte busquée».

Cajoler ou cagoler : déplacer son bateau à reculons sur un court trajet en le laissant dériver vers l'aval, tout en le contrôlant par les amarres, pour ne pas avoir à le faire pivoter en maintenant l'amarre avant à la rive ou à un autre bateau.

Cale de mise à l'eau : plan incliné ménagé dans la berge d'une voie d'eau pour permettre la mise à l'eau ou la remontée de bateaux transportables sur remorque. Synonyme : rampe de mise à l'eau.

Cale sèche : bassin destiné à recevoir au sec des bateaux en contrôle, réparation ou en construction. La cale sèche est en communication directe avec le canal ou la rivière, et en est isolée par un système de fermeture du genre porte busquée, guillotine ou simplement de bâtardeau à tampes pour être vidée. C'est l'équivalent fluvial de la cale -ou «forme»- de radoub maritime.

Caler : avoir un tirant d'eau de... «Une fois chargé, mon bateau cale 1,80 m.»

Canal latéral : canal qui supplée à la carence de navigabilité d'une rivière en accompagnant son cours à une distance plus ou moins grande, et à une altitude plus élevée pour être hors d'atteinte de ses crues. Il est alimenté par sa «rivière-compagne» à son origine, puis par de petits affluents traversés en cours de route.

Canal maritime : ce terme regroupe en fait trois sortes de canaux : ce peut être un canal établi latéralement à l'estuaire d'un fleuve pour en éviter les difficultés de navigation (bancs de sable, mascaret...). (Canal de Tancarville). Un canal dit «maritime» peut aussi joindre le port d'une ville et la mer proche. Le canal de Caen à la mer. Enfin, un canal maritime peut servir à joindre deux mers séparées par un isthme étroit. Ce type de canal peut être à niveau, sans écluse et donc salé comme les canaux de Suez et de Corinthe, ou bien à bief de partage comme le canal de Panama. La France ne possède pas de canal

maritime de ce type.

Cargo : en fluviomaritime c'est un gros bateau.

Carnet de jaugeage ou Verbal : livret, conservé à bord, dont la lecture donne le tonnage embarqué après avoir relevé la lecture des échelles de jaugeage à vide et à charge.

Certificat communautaire : voir titre de navigation.

Chaland : nom générique donné à de nombreux types de bateaux de transport fluviaux, parfois même fluviomaritimes, très divers autant par la taille que par la forme, la technologie, etc. Les plus petits chalands sont des barques longues de quelques mètres, et les plus grands sont de puissants chalands automoteurs, dont la longueur dépasse 100 mètres.

Chambre : cavité ménagée dans le radier de l'écluse, au niveau des portes, et dans laquelle tournent les vantaux de celles-ci.

Chemin de halage : chemin qui suit la rive d'un canal ou d'une rivière et d'où les bateaux étaient halés par des tracteurs.

Chemin de contre-halage : chemin opposé au chemin de halage.

Chenal : passage navigable que doivent suivre les bateaux sur un cours d'eau. Partie du lit de la rivière où est assuré un mouillage suffisant pour la navigation.

Chômage : période d'arrêt de navigation sur les canaux, pour raisons techniques ou économiques. Les chômages annuels pour l'entretien font l'objet d'un arrêté ministériel et d'une publication au Journal Officiel.

Chaumard : pièce de bois ou de métal placée à l'avant d'un bateau, et formant un guide pour un cordage.

Commission de visite : agent de l'Etat chargé de donner un avis sur la conformité d'un bateau.

Confluent : point de rencontre de deux cours d'eau, l'un, le plus petit, étant l'affluent de l'autre.

Contravention de grande voirie : Atteinte à la conservation du domaine public, lorsqu'un bateau heurte un quai, ou l'entrée d'un sas, le responsable de l'administration dresse une contravention de grande voirie.

Convoi : ensemble formé par une ou plusieurs barges solidarisée(s) à un bateau qui la ou les propulse, nommé pousseur. L'ensemble se comporte comme un seul bateau.

Convoi tractionné : convoi de bateaux non motorisés tractés en rivière par un remorqueur ou un toueur.

Corps-mort : masse de densité notablement supérieure à 1 (métal, béton, pierre...) reliée par une chaîne ou un câble à une bouée ou une balise en surface, dans le but de maintenir celles-ci en place sans être emportées par le courant.

Couplage : formation de deux bateaux brellés côte à côte (l'un derrière l'autre, c'est «en flèche»).

Courant : déplacement linéaire et en masse de l'eau d'un fleuve ou d'une rivière.

Couronnement : Sur une écluse ou un quai, ensemble de grosses pierres taillées qui forment le rebord supérieur de l'ouvrage.

Creusement : action d'approfondir un plan d'eau, généralement avec une drague.

Crue : montée des eaux d'une rivière, généralement assez rapide.

Cul : arrière du bateau.

Culer : reculer sous l'effet du courant. On dit aussi «faire de l'arrière».

Dalot : sur un bateau, petite ouverture ménagée dans le rebord du plat-bord pour permettre l'évacuation de l'eau de pluie ou de nettoyage.

Darse : partie d'un port creusée en embranchement à l'écart de l'axe principal de navigation.

Débâcle : dégagement naturel de la rivière ou du canal de ses épaves ou, plus souvent, de ses blocs de glace après une embâcle.

Décrue : baisse plus ou moins rapide du niveau d'eau d'une rivière en crue.

Défense : ballons, ou pièces de bois servant à protéger la coque du bateau contre les chocs, dans les écluses. On dit aussi pare-battage.

Défenses de berge : équipements placés en renfort le long des rives du canal ou de la rivière, et destinés à protéger celles-ci de l'érosion due aux mouvements de l'eau comme le batillage. Les défenses de berges sont de plusieurs types. Aujourd'hui, c'est le plus souvent de la palplanche métallique, mais on trouve aussi du pieu de sapin traité complété par des planches ou du géotextile. D'autres types de défenses de berges sont employés, intégrant le végétal vivant dans un souci d'esthétique environnementale.

Déhaler : Déplacer un bâtiment en le halant par ses amarres.

Déplacement : poids total du bateau. On parle de «déplacement lège», qui correspond au poids propre du bateau seul, et de «déplacement en charge» qui correspond au poids du bateau chargé, y compris son équipage et ses équipements en plus de la cargaison.

Dérivation : sur une rivière canalisée, court canal établi en site propre qui permet d'éviter des passages difficiles.

Déroctage ou dérochage : voir chapitre 2.2.2 du guide.

Déversante (porte) : porte d'écluse dont la partie haute des vantaux est arrasée à une côte bien précise de manière à servir de trop-plein pour écrêter le niveau amont de l'eau.

Déversoir (de superficie) : ouvrage placé sur un barrage ou sur la berge du canal pour accueillir et évacuer les eaux excédentaires soit dans une rivière parallèle, soit dans le bief inférieur.

Domaine Public Fluvial (D.P.F.) : place l'Etat comme gestionnaire des grandes rivières, même non navigables, et de l'ensemble des canaux. L'étendue du D.P.F. est déterminée par le Plenissimum Flumen ce qui suppose qu'il peut s'étendre très loin des berges de la rivière à son niveau normal.

Le domaine public fluvial comprend d'une part le domaine public fluvial naturel : fleuves, rivières et lacs, dont la délimitation résulte de phénomènes d'ordre naturel, et d'autre part le domaine public fluvial artificiel qui est le fruit du travail de l'homme : canaux, rigoles, lacs artificiels et leurs ouvrages d'art. L'Etat conserve, toutefois et quel que soit le gestionnaire du domaine, ses compétences en matière de police de l'eau, de police de la navigation et d'utilisation de l'énergie hydraulique.

Drague : matériel nautique, bateau, soit autonome, soit poussé, équipé pour le creusement du chenal en rivière, capable d'extraire les vases et les sables du fond de l'eau, par diverses techniques (voir chapitre 2.2.1 du guide).

Droite et gauche : n'ont rien à voir avec bâbord et tribord mais prennent leur sens toujours en regardant vers l'aval: rive droite, rive gauche.

Duc d'Albe : gros pieu métallique, pilotis d'amarrage garni de bollards placés à différentes hauteurs, et placé à quelque distance de la rive d'une rivière ou dans un port. Un duc-d'Albe n'est généralement pas seul. Ils sont placés le plus souvent aux entrées et sorties d'écluses, et permettent aux bateaux de s'amarrer en attendant de pouvoir passer l'écluse. Ils sont dimensionnés en fonction des plus grosses embarcations qui fréquentent la rivière.

Document unique d'évaluation des risques (DUER) : document qui évalue les risques d'un chantier, d'un engin, d'un poste de travail. Obligatoire

Échelle de crues : règle graduée fixée sur une berge, une pile de pont, un ouvrage, et étalonnée de part et d'autre à partir de la cote normale du cours d'eau.

Échelle de quai : permet de descendre du plat du quai vers le plan d'eau (risque de glissade)

Éclusage : passage d'une écluse. Synonyme de sassement.

Écluse : ouvrage à sas permettant sur un canal ou une rivière canalisée de faire franchir à un bateau la dénivellation qui sépare deux biefs.

Ecoire ou équarre : pièce de bois qui sert lorsque le bateau est à l'arrêt, à le maintenir écarté de la rive.

Écoutilles : panneaux qui recouvrent la cale.

Embarquement (point d') : endroit sûr et aménagé pour passer du bachot au chantier.

Enfoncement : synonyme de «tirant d'eau».

Engin flottant : toute construction flottante portant des installations destinées aux travaux sur les eaux intérieures.

Épi : digue, jetée ou brise-lame perpendiculaire au sens du courant.

Erre : énergie cinétique d'un bateau, son élan.

Espars : perche ou tourelle, placée dans le lit de la rivière et servant au balisage.

Épissure : boucle tressée à l'extrémité d'une corde d'amarrage (bout) destinée à entourer un bollard afin d'assurer la solidarité avec la terre.

Estacade : jetée en charpente laissant sous elle le libre passage à l'eau, servant à prolonger un bajoyer pour guider les bateaux à l'entrée d'une écluse ou leur permettre de s'amarrer. Synonyme : patte d'oie.

Estuaire : embouchure d'un fleuve dans la mer, lorsqu'elle se présente sous la forme d'un grand bras unique. Un estuaire a souvent la forme d'une corne plus ou moins tourmentée. La navigation y est soumise aux règles maritimes.

Établissement flottant : installation flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée (bains, docks, embarcadère).

Étaler : ralentir le bateau qui entre dans une écluse ou aborde un quai en serrant progressivement l'amarre enroulée autour du bouillard avant, sa boucle étant passée sur le pieu (bouillard de l'écluse).

Étiage : niveau des plus basses eaux d'un cours d'eau.

Étier (ou estier) : sur le littoral, drain émissaire par lequel les marais côtiers évacuent leur trop-plein d'eau à la marée basse.

Étrave : pièce de charpente constitutive de l'avant du bateau, et par extension, avant du bateau.

Faisant route ou en cours de route : situation d'un bateau ne stationnant pas et n'étant pas échoué.

Fascine : fagot de branchages utilisé pour faire des ouvrages de défense contre la mer. Sert à limiter l'érosion des sols (utilisé plutôt en rivière).

Faucardage, faucarder, faucardeur : le faucardage est l'équivalent du fauchage, mais sous l'eau. On utilise pour cela un bateau spécialement équipé, le faucardeur.

Flottaison (ligne de) : ligne correspondant à l'intersection de la surface de l'eau calme et du flanc du bateau. Sa hauteur varie bien sûr en fonction de la charge du bateau, mais la ligne de flottaison de référence est celle prise quand le bateau est vide. Elle délimite les œuvres vives et les œuvres mortes.

Fret : cargaison à transporter.

Freycinet : L'écluse standardisée par la Loi Freycinet (1879) d'une forme parallélépipédique, longue de 40 m et large de 5,20 m, devient le gabarit universel des bateaux de canal du 19^{ème} siècle.

Gabarit : parallélépipède rectangle théorique définissant les dimensions maximales des bateaux admis sur une voie d'eau, déterminé par les dimensions des écluses, le mouillage, la hauteur libre sous les ponts, et le rayon des courbes. En France, le gabarit le plus répandu est le gabarit Freycinet.

Gaffe : bâton de marine, muni d'un crochet à son extrémité, et servant à divers usages. Indispensable.

Garage d'écluse : la zone située aux abords des écluses et utilisée pour le stationnement des bateaux dans l'attente d'être éclusés.

Gîte : inclinaison latérale du bateau.

Godille : aviron placé à l'arrière du bateau, pour en assurer à la fois la propulsion et la direction.

Granulats (extraction) : voir chapitre 2.1.2 du guide.

Grappin : pièce métallique à plusieurs branches, pouvant à la rigueur remplacer l'ancre sur les bateaux légers. Sert surtout à constituer un point d'ancre provisoire sur la berge lors d'une manœuvre.

Gué : aménagement rudimentaire permettant à un chemin ou à une route de croiser à niveau une rivière peu profonde.

Guindeau : treuil destiné à manipuler les ancres.

Haï : retour de l'eau qui tournoie sur elle-même quand elle rencontre un obstacle (dans les méandres).

Halage : remorquage du bateau assuré depuis la rive
Hauteur libre : hauteur disponible sous un ouvrage

d'art (pont, tunnel). Détermine le tirant d'air maximal autorisé.

Haut-fond : dépôt d'alluvions ou affleurement rocheux trop proche de la surface de l'eau pour permettre la navigation. Dangereux et généralement balisé.

Hiloire ou Danbord : partie supérieure de la coque d'une péniche s'étendant sur la longueur des cales où sont posées les écoutilles.

Immersion : dépose au fond de l'eau d'éléments spécifiques ou de produits de dragages.

Intradors : face interne d'une arche de pont.

Jauge : volume intérieur d'un bateau. Par extension, règle gravée et peinte (en rouge et blanc généralement) sur la bordaille d'un bateau de commerce, permettant d'évaluer précisément l'importance de sa cargaison (on doit dire « échelle de jauge » ou « échelle de jaugeage »). Elles sont au nombre de trois par côté et leur lecture se fait sur le verbal. Kilomètre, kilomètre-heure : en rivière et canal, ni « mille », ni « nœud » !

Largeur (B) : largeur maximale de la coque, mesurée à l'extérieur du bordé, à l'exclusion des parties amovibles qui peuvent être détachées de façon non destructive, sans affecter l'intégrité structurelle de la coque.

Lège : bateau vide.

Levée : digue parallèle à la rive d'un cours d'eau destiné à arrêter ses débordements.

Limite d'inscription maritime : point de transition entre la navigation soumise à la réglementation fluviale et celle soumise à la réglementation maritime. Dans la pratique, cette limite est souvent matérialisée par un pont (Pont Boieldieu à Rouen, pont de pierre à Bordeaux) ou, plus rarement, par une écluse (écluse de Saint-Valery sur la Somme).

Lit : emprise d'un cours d'eau.

Lit majeur : appelé aussi « plaine d'inondation » ou « lit d'inondation » est plus étendu que le lit ordinaire. Le chenal d'étiage n'occupe qu'une partie du lit ordinaire.

Lit mineur : espace géographique occupé habituellement par un cours d'eau.

Lit moyen : espace géographique occupé par un cours d'eau lors de ses crues ordinaires.

Longueur (L) : longueur maximale de la coque, à l'exclusion des parties amovibles qui peuvent être détachées de façon non destructive, sans affecter l'intégrité structurelle de la coque.

Main-courante (Rambarde) : à mettre en place sur toutes les parties de chantier le long des cheminements des piétons ou il y a un risque de chute.

Marche à couple : accouplement latéral de deux ou plusieurs bateaux.

Marie-salope : bateau affecté spécialement à la collecte et à l'évacuation des boues.

Marinier : pilote d'un bateau fluvial. Opérateurs manoeuvrier des bateaux. L'ensemble des mariniers constitue la batellerie. Synonyme : batelier.

Marquise : habitacle en bois qui abrite la timonerie.

Mascaret : vague déferlante produite dans certains estuaires par la rencontre du flux de la mer et des eaux de la rivière.

Matériel flottant : toute construction ou objet flottant apte à naviguer, autre qu'un bateau, un engin flottant ou un établissement flottant.

Méandre : coude assez prononcé de la rivière.

Menue embarcation : tout bateau dont la longueur de la coque est inférieure à 20 mètres, à l'exception des bateaux qui sont construits ou aménagés pour remorquer, pousser ou mener à couple des bateaux autres que des menues embarcations.

Mise en dépôt (à terre) : voir chapitre 2.1.2 du guide.

Moïse ou patte d'oie : Estacade en pilotis ou en « dur » placée à l'avant d'une écluse et d'un barrage pour empêcher le bateau avalant de dériver vers le barrage.

Môle : longue jetée maçonnée qui sépare un bassin en plusieurs darses.

Montant : bateau qui monte le canal ou la rivière (vers la source ou le bief de partage). On parle aussi « d'écluse montante ».

Motorisation : obligatoire pour les embarcations utilisées sur les chantiers nautiques.

Mouillage : profondeur d'eau disponible. Détermine le tirant d'eau maximal autorisé.

Musoir : maçonneries des têtes d'écluse, qui se présentent frontalement au bateau. Synonyme : masses.

Œuvres mortes : les parties émergées (situées au-dessus de l'eau), par opposition aux « œuvres vives ».

Œuvres vives : partie immergée de la coque, par opposition aux « œuvres mortes », qui sont tout ce qui dépasse de l'eau.

Organeau : anneau d'amarrage. Plutôt maritime, mais se rencontre en fluvial.

Organisme de contrôle ou société de classification : société privée qui vérifie les prescriptions techniques réglementaires à mettre en œuvre.

Ouvrage d'art : toute infrastructure pérenne rencontrée par la voie d'eau, et destinée à un usage précis et répété sans limite dans le temps. Ponts, écluses, quais, ports, pertuis sont des ouvrages d'art.

Ouvrages fluviaux : on en trouvera une liste au 1.4 du guide.

Palplanche : profilés métalliques assemblés entre eux et qui servent à endiguer les berges.

Pare-battage : ballon de plastique épais protégeant la coque des agressions diverses (quais métalliques, par exemple).

Passe : désigne certains points caractéristiques de la rivière.

Passerelle : installation mobile permettant d'embarquer ou de débarquer en sécurité.

Patte d'oie : synonyme d'«estacade». Par extension, il désigne la structure d'attente placée en amont et en aval des écluses, notamment en rivière à grand gabarit.

Péniche : ce terme désigne, pour les «terriens», tout bateau fluvial en acier qui n'est pas un yacht.

Pente d'eau ou coin d'eau : ouvrage d'art, permettant le franchissement d'un dénivelé entre deux biefs navigables, dans lequel un mécanisme pousse une péniche sur une pente pour lui faire franchir une dénivellation.

Permis : il faut un permis pour piloter un bateau, et parfois même plusieurs. Les permis professionnels sont des certificats de capacité, et sont classés par gabarit. Autorisation délivrée par l'administration.

Perré : revêtement de pierre d'un talus. Par extension, le talus lui-même.

Pertuis : ouverture ménagée dans un barrage pour la navigation.

P.B.E.N. : «Plus basses eaux navigables». Côte limite atteinte par les eaux d'une rivière en période de sécheresse, en-dessous de laquelle la navigation est fortement déconseillée, voire impossible par manque d'eau.

P.H.E.N. : (Plus hautes eaux navigables): En période de crue, limite au-delà de laquelle la navigation est interdite ou se poursuit aux risques et périls des bateliers ou plaisanciers.

Pied de pilote : différence entre le mouillage et le tirant d'eau. C'est une marge de sécurité.

Pieu : mot par lequel les marinières désignent les bollards fixés à terre, sur les quais ou les écluses.

Autre sens : tube métallique fiché verticalement dans le sol, dans le but de consolider les fondations d'un ouvrage fixe (pont, quai, écluse...).

Pile : ouvrage de génie civil, pilier massif constituant habituellement la partie basse d'un pont qui soutient une arche.

Plafond : fond de la cuvette du canal. Le mouillage est déterminé par la distance entre le plafond et le miroir.

Plan incliné : système de transbordement de bateau entre deux biefs constitué par un bac supporté par des bogies se déplaçant sur un plan incliné à dix pour cent.

Plan d'installation de chantier (PIC) : obligatoire sur chantier et affiché aux endroits propices.

Plan de prévention : il permet de limiter les risques liés à la coactivité des personnes présentes sur le lieu d'une intervention. Il est réalisé à l'issue d'une visite préalable à laquelle participent toutes les entreprises extérieures intervenantes. Ce document permet à l'entreprise utilisatrice de formaliser les mesures générales applicables par l'ensemble des entreprises extérieures, et les mesures particulières à chaque entreprise en fonction de la réalité de son intervention future.

Plan particulier de sécurité et protection de la santé (PPSPS) : document qui précise les règles de sécurité à appliquer selon le mode d'exécution du chantier et les diverses entreprises sur le site
Plate-forme flottante : engin de travail flottant, permet de stocker du matériel sur les zones du travail du chantier.

Platelage : plancher de charpente; assemblage de tôles, de plaques métalliques. Platelage d'une passerelle.

Point kilométrique (PK) : les voies navigables sont jalonnées de bornes péniche traversant un pont canal de l'amont vers l'aval.

Pont canal : ouvrage de maçonnerie et d'acier grâce auquel un canal peut franchir une vallée.

Ponton : plate-forme flottante, d'utilisations et de tailles diverses : embarquement-débarquement, travaux fluviaux.

Port en lourd : capacité de charge d'un bateau, c'est à dire poids cumulé de la cargaison, de l'équipage, des éventuels passagers et de ses équipements. C'est la différence entre le déplacement en charge et le déplacement léger.

Poser (se) : s'échouer.

Poupe : arrière du bateau.

Poussage : technique de transport fluvial sur les grands fleuves. Elle consiste à solidariser plusieurs barges (voir ce mot) entre elles et au bateau qui les propulse, le pousseur, de manière à ce que l'ensemble se comporte et se pilote comme un seul grand bateau.

Pousseur : bateau propulseur équipé pour le poussage de barges en convois.

Poutre : en génie civil, ouvrage en béton ou profilé métalliques placé horizontalement dans un ouvrage, et destiné à recevoir des charges (dalles ou autre).

Prédalle : en génie civil, dalle peu épaisse en béton, permet par exemple d'assurer le coffrage en sous-face de la dalle.

Procédure de secours : consignes affichées sur tous les chantiers en cas d'accident (chute à l'eau et autres....)

Propulseur d'étrave : hélice motorisée placée transversalement dans une cavité traversant l'avant du bateau de part en part ou placé en dessous de celle-ci, et servant à déplacer latéralement la proue de celui-ci.

Proue : avant du bateau. Opposé : poupe.

Puits à chaîne(s) : petits logements à l'avant et à l'arrière du bateau, où descend se ranger la chaîne d'ancre.

Quai : infrastructure portuaire permettant le chargement et le déchargement des marchandises.

Radier : fond maçonné d'une écluse ou d'un ouvrage d'art.

Rapide : Passage rétréci ou encombré d'obstacles où le courant est plus fort.

Radoub : entretien et réparation à sec de la coque d'un bateau.

Rambarde (main-courante) : à mettre en place sur toutes les parties de chantier le long des cheminements des piétons où il y a un risque de chute.

Rampe (de mise à l'eau) : plan incliné aménagé dans un quai ou une rive pour permettre la mise à l'eau des petits bateaux.

Remorqueur : petit bateau équipé d'un puissant moteur qui occupe souvent plus de la moitié de sa surface et muni d'une grande hélice, destiné à tracter les péniches dans des passages délicats (voir aussi toueur).

Remorque : fort filin ou câble qui relie un bateau à son suivant.

Renard : brèche, voie d'eau dans la berge d'un canal.

Remblaiement : voir chapitre 2.1.2 du guide.

Retirement : enlèvement d'un bateau coulé.

Rive : limite physique entre la surface liquide d'une rivière ou d'un canal, et la terre ferme. La notion de «rive» se différencie de celle de «berge» par le caractère linéaire de la surface liquide qu'elle concerne, ce qui engendre les notions de «rive droite» et «rive gauche».

Rivière aménagée : rivière aménagée pour la navigation.

Rivière canalisée : rivière aménagée pour la navigation au moyen de barrages (fixes ou mobiles) équipés d'écluse.

Rôle D'équipage : liste d'équipage ; Liste visée par le Commandant listant les membres de l'équipage du navire et reprenant les noms, prénoms, nationalités, dates de naissances et fonctions occupées à bord, et présentée dans chaque port aux différentes autorités (douane, immigration, santé...). Le rôle d'équipage identifie nominativement la Décision d'effectif.

Roulis : balancement latéral du bateau.(dans le sens transversal) sous l'effet de la houle des vagues ou du vent.

Sas : C'est le nom que l'on donne au bassin d'écluse, fermé par les bajoyers et les portes où le navire s'amarré pendant que les niveaux d'eau des bassins sont mis à niveau. On va jusqu'à dire " SASSER " pour indiquer qu'un navire est dans un sas.

Sédiment : matériaux fins déposés au fond de l'eau sous l'effet des courants.

Service instructeur : autorité chargée de l'instruction des dossiers pour la mise en service des bateaux ; voir chapitre 3.2.1.1 du guide.

Signalisation fluviale : ensemble des balises, signaux, feux et panneaux nécessaires à assurer la circulation des bateaux en sécurité.

Slip ou slip-way : plan incliné permettant de tirer à terre, le plus souvent latéralement, un gros bateau porté par des chariots sur rails, en vue de réparations au sec sur la coque, et de le remettre à l'eau après celles-ci.

Société De Classification : société privée chargée de:

1/ Suivre la construction des navires et de délivrer les certificats de navigation obligatoires. A la suite d'inspections à espace régulier les sociétés de classification, en visant les certificats du navire, authentifient que celui-ci répond à toutes les exigences des réglementations internationales et est en état de navigabilité.

2/ Contrôler la conformité avec les réglementations internationales des spécifications techniques et délivre les certificats de construction obligatoires selon la réglementation internationale pour leurs mises en exploitations. (Autres sociétés : BUREAUVERITAS, LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING).

Souille : approfondissement portuaire dragué afin d'augmenter le tirant d'eau accessible. Fosse creusée sur un fond marin pour y poser un câble ou un appareillage quelconque.

Soutes : aujourd'hui les soutes signifient les combustibles embarqués à bord pour alimenter le moteur du navire. On dit faire des soutes lorsque l'on embarque les soutes.

Talonner : frotter, voire cogner, le fond du canal ou de la rivière avec l'arrière du bateau, sans s'échouer.

Tangage : balancement du bateau d'avant en arrière, dû à la hauteur des vagues.

Tête d'écluse : une écluse n'a pas de pieds, mais elle a deux têtes ! Une en amont, une en aval.

Timonerie : superstructure servant à protéger l'appareil de gouverne et le conducteur. (Syn. marquise).
Tirage : fort câble ou filin utilisé pour tracter («tractionner») un bateau depuis un toueur, un remorqueur.

Tirant d'air : différence de hauteur entre la ligne de flottaison et le point le plus haut du bateau. Ne pas confondre avec «hauteur libre» qui s'applique aux ouvrages. Mentionné «TA» sur les guides.

Tirant d'eau : différence de hauteur entre la ligne de flottaison et le point le plus bas du bateau. Ne pas confondre avec «mouillage» qui s'applique à la voie d'eau. Mentionné «TE» sur les guides. Synonyme : enfoncement.

Titre de navigation : appartient au bateau .voir chapitre 3.2.1.1 du guide.

Toueur : bateau symétrique (amphidrome: qui peut naviguer dans les deux sens) qui se déhale sur une chaîne posée au fond de l'eau à l'aide d'un treuil, mu par une machine à vapeur, entraînant derrière lui un train de péniches pour traverser des passages délicats pour la navigation (souterrains, passages étroits).

Tourner un câble : faire faire plusieurs tours à un câble autour d'un bollard, attaché à son autre

extrémité sur un pieu de quai, pour retenir et freiner un bateau par frottement.

Train : convoi de bateaux solidarisés l'un derrière l'autre.

Traitement (des sédiments) : voir chapitre 2.1.2 du guide.

Travaux fluviaux : travaux réalisés sur les ouvrages des cours d'eau et plan d'eau intérieur (en eaux douces).

Trématage : action de doubler.

Treuil : équipement de tirage que l'on trouve aussi bien sur le bateau qu'à terre. Le principe est celui d'un câble ou d'une chaîne qui s'enroule sur un cylindre à axe horizontal.

Tube : on distingue le tube (feuille d'acier pliée et soudée) du tuyau (moulé). Utilisé en travaux maritime et mis en place dans le sol par battage ou fonçage.

Vannage : ouvrage de régulation des eaux, composé généralement de plusieurs vannes juxtaposées.

Vanne : ouvrage de régulation des eaux, permettant à volonté la mise en communication hydraulique de deux plans d'eau généralement situés à des niveaux différents, ou leur isolement l'un de l'autre.

Vantail : élément mobile d'une porte d'écluse.

Vase : matériaux meuble qui se dépose au fond des bassins sous l'effet des courants.

Végétalisation : système de protection des berges contre l'érosion.

V.H.F. : abréviation de «Very High Fréquences». Système de télécommunication par radiotéléphonie hertzienne.

Virage ou virement de bord : demi-tour.

Voie d'eau : canal, rivière navigable : Synonyme : voie navigable. Autre sens dérivé du premier par extension : mode de transport et de déplacement par navigation sur les rivières et canaux.

Voies Navigables de France (VNF) : établissement Public Industriel et Commercial (EPIC). VNF a la charge de gérer, exploiter, entretenir et promouvoir la plus grande partie du réseau navigable français.

Zone de navigation : au nombre de 5 ; selon le cas allège ou complexifie les prescriptions techniques à mettre en œuvre pour le bateau.

Exemple entreprise

ORGANISATION DU TRAVAIL A BORD – Tableau de service

Date :

Références: Accord collectif marins XXXX du BMMMAA
 Formulaire associé : Feuille de pointage (Registre des heures quotidiennes)

Indice 0

Le nombre maximal d'heures de travail (12h00 + 02h00) ou le nombre minimal d'heures de repos (10h00) est applicable au titre de l'accord collectif de référence.

Navire : Période du au

Type d'organisation du travail :

Petite semaine A la marée Remorquage/convoyage 7/7
 Autre.....

Position /rang	Nombre d'heures quotidiennes de travail prévues en mer		Nombre d'heures quotidiennes de travail prévues au port		Nombre d'heures quotidiennes de repos		commentaires
	Quart (de..à)	autre	Quart (de..à)	autre	En mer	Au port	

Le(s) Capitaine(s) : (nom(s), signature(s))

Visa de l'inspecteur du travail:

NOTA : La présente comptabilité a pour but, réglementaire, de présenter clairement à tout moment la situation de travail de chacun selon l'organisation collective prévue pour la période (présent feuillet) en respect de l'accord collectif.

A5.2 Document Unique d'Évaluation des Risques (DUER)

Plusieurs Guides et modèles sont référencés ici :

Guides méthodologiques pour l'évaluation des risques :

- INRS ED886 : [Evaluation des Risques Professionnels : Principes et pratiques recommandés par la CNAMTS, les CRAM, les CARSAT, les CGSS et l'INRS](#)
- CARSAT Alsace Moselle : Guide d'auto-évaluation des risques professionnels, de l'identification à l'action.
- Groupement institutionnels : [Évaluer pour prévenir, comprendre pour agir.](#)

Exemple :

- Trame fournie par la DIRECCTE :

Unités de Travail	Énumération des risques	Mesures de prévention		Date et réalisation et responsable
		existantes	à prendre	

A5.3 Obligation environnementale

Code de l'environnement :

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006074220&dateTexte=20150423>

[LOI N°2006-1772 du 30/12/2006 sur l'eau et le milieu Aquatique \(publiée au JORF N°303 du 31 Décembre 2006\), Modifiée 14/07/2010 :](#)

http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=4F1013F79ADDA43E0F53C9DAD32764A0.tpdila24v_3?-cidTexte=JORFTEXT000000649171&dateTexte=20150423

Quelques exemples :

Préfecture LOIRE-ALTANTIQUE, nomenclature « Loi sur l'eau » article créé le 12/07/2012. :

<http://www.loire-atlantique.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Eaux-et-milieux-aquatiques/Dossiers-Loi-sur-l'eau/Consulter-la-nomenclature-loi-sur-l-eau>

ARTOIS-PICARDIE, Décret n°2007-1760 du 14/05/2008. Décret n°2007-1735 du 11/12/2007 :

<http://www.eau-artois-picardie.fr>

SEINE-NORMANDIE, en mai 2013, création d'un guide juridique et pratique sur la gestion des milieux Aquatiques, avec prise en compte, la Loi GRENELLE 2 :

<http://www.eau-seine-normandie.fr>

CHARENTE-MARITIME :

<http://www.charente-maritime.gouv.fr>

A5.4 Le Plan Particulier de Sécurité et Protection de la Santé (PPSPS)

Références :

Code du travail Art. [L4532-2](#)

Code du travail Art. [L4532-9](#)

Code du travail Art. [R4532-63 à 67](#).

A5.5 Risque électrique

Dossier INRS ED6187 « La prévention du risque électrique » :

<http://www.inrs.fr/media.html?refINRS=ED%206187>

Norme NFC 18510

Code du travail Art. R4534-107 à 13

A5.6 Risque chimique

Code du travail Art. R4535-8 à 10 et R4412-1 à 109

Dossier Web INRS « Ce qu'il faut retenir : Risques Chimiques » :

<http://www.inrs.fr/risques/chimiques/ce-qu-il-faut-retenir.html>

A5.7 Risque dus à la présence d'engins

Brochure INRS ED96 « Le CACES® » <http://www.inrs.fr/media.html?refINRS=ED%2096>

A5.8 Risque d'incendie et d'explosion

Identification des réseaux de fluides : NF X 08-100, INRS ED 88, OPPBTP I6F0509.

[INRS ED 970 « évaluation du risque incendie en entreprise »](#)

Règles de vie à bord : [BIT « Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports »](#)

L'incendie : [INRS ED 5005](#)

L'explosion : [INRS ED 5001](#)

A5.9 Travail isolé

Code du travail Art. R4323-41, R4323-61, R4512-13, R4534-51.

Emploi d'explosifs : [Décret n°87-231 du 27/03/1987](#).

Travail en milieu hyperbare : Code du travail Art. R4461-37.

Travaux d'extraction par déroçtage ou dragage en fleuve, rivière ou plan d'eau : [Arrêté du 28 septembre 1971 modifié, Art. 13&14.](#)

Travaux en hauteur dans les chantiers de construction ou réparation navale : [Arrêté du 28 septembre 1982.](#)

Recommandations et guides de prévention :

[CNAMTS R252 « postes de travail isolés et dangereux ou essentiels pour la sécurité »](#)

[INRS, dossier internet « ce qu'il faut retenir : travail isolé »](#)

A5.10 Risques liés aux opérations de levage

[INRS ED 6178 « Accessoires de levage. Le mémento de l'élingueur »](#)

A5.11 Risques liés aux espaces confinés

[CNAMTS R472 : « mise en œuvre du dispositif CATEC® »](#)

[CNAMTS R447 : « prévention des accidents lors des travaux en espaces confinés »](#)

[INRS Dossier internet : « ce qu'il faut retenir : Espaces Confinés »](#)

A5.12 Vérifications des matériels et installations

INRS : ED828 « Principales vérifications périodiques »

D'une manière générale, l'INRS recense les matériels et installations qui nécessitent des procédures et des périodicités particulières en matière de contrôle : INRS : ED828 « Principales vérifications périodiques »

Certaines entreprises de travaux nautiques ont mis en place des guides spécifiques relatifs à ces ouvrages provisoires dans les chantiers maritimes et fluviaux.

Ces guides visent les ouvrages provisoires pour lesquels leurs mises en œuvre, leurs utilisations et leurs démontages impactent selon l'outil : la qualité de l'ouvrage définitif, la santé et la sécurité des travailleurs, la santé et la sécurité des tiers, et pour lesquels leur stabilité et leur solidité doivent être assurées.

Ces guides mettent en place une identification et un classement selon les risques représentés par ces ouvrages. Ils définissent la mission des différents intervenants, la formation des personnes concernées, la traçabilité.

A titre d'exemple on peut citer :

- les étaitements destinés à supporter ou à soutenir une structure en cours de réalisation ;
- les batardeaux, blindage ;
- les fondations de grue (en complément des réglementations spécifiques) ;
- les guides de battage ;
- les échafaudages de service (en complément des réglementations spécifiques) ;
- les dispositifs de protection vis-à-vis des risques de chutes d'éléments ou de matériels et des risques de chocs accidentels ;
- les passerelles d'accès

A5.13 Certifications santé / sécurité

Norme BS OHSAS 18001 :

https://www.boutique.afnor.org/recueil/sante-et-securite-au-travail-les-systemes-de-management-bs-ohsas-180022008-bs-ohsas-180012007-ilo-osh-2001/article/788312/fa092168?utm_source=btqcertif&utm_medium=referral&utm_campaign=OHSAS18001

Référentiel MASE (Manuel d'Amélioration Sécurité des Entreprises) :

http://mase-asso.fr/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=189&Itemid=489

Référentiel ILO – OSH 2001 (BIT) :

http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_protect/@protrav/@safework/documents/normativeinstrument/wcms_112581.pdf

Référentiel GHESE (Guide d'Engagement HSE) :

<http://www.gehse.net/pages/qui-sommes-nous/presentation.html>

A5.14 Transport de matières dangereuses

A5.14.1 Fluvial

Le règlement ADN :

http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adn/adn2011/French/2-partie1_f.pdf

A5.14.2 Maritime

Le code IMDG :

http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=158

A5.15 Travaux sans matériel nautique (travaux en bordure de quai)

Références :

[Code du TRAVAIL Art. R4534-136](#)

A5.16 Sinistralité de la profession

Sources documentaires :

Portail général statistiques AT/MP de l'assurance maladie :

<http://www.risquesprofessionnels.ameli.fr/statistiques-et-analyse/sinistralite-atmp.html>

Secteur « Travaux fluviaux et maritimes » : CNT B code risque 452RA

Secteur « Pêche en mer » : CNT C code risque 050AA

Secteur « Transport maritimes » : CNT C code risque 611AB

Secteur « Transport fluvial » : CNT C code risque 612ZB

IMP – Institut Maritime de la Prévention : « Tableau de bord statistique de l'accidentologie maritime bretonne à la pêche et dans les cultures marines » : http://www.imp-orient.com/wp/wp-content/uploads/2014/12/20141119-Statistiques-BZH-2013_CR.pdf

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie : « Accidents du travail et maladies professionnelles maritimes Bilan 2013 »

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Accidents-du-travail-et-maladies.html>

A5.17 Signalisations

A5.17.1 Balisage maritime

http://www.dirm.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DGITM_la_signalisation_maritime_4p_web_cle51447c.pdf

A5.17.2 Signalisation fluviale

Recueil du Règlement Général de Police issu du code des transports, publié par VNF :

http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/Transport_fluvialhidden/recueil_RGPNI_v2014_20141028080847.pdf

tramaf

