



Lexique des termes usuels dans le transport maritime et liens utiles

Édition : novembre 2011



Comité sectoriel
de main-d'œuvre
de l'industrie maritime

Avec la participation financière de :



Avec la collaboration de :



Abordage (collision) : collision, volontaire ou non, entre navires, engins flottants, etc.

Accostage (berthing) : manœuvre qui consiste, pour un navire ou une embarcation, à venir sans erre parallèlement à un quai ou à un autre navire afin de s’y amarrer.

Affrètement (chartering) : location d’un navire de commerce pour le transport de marchandises ou de passagers. L’affrètement peut se faire : au voyage, à temps, coque nue.

Affrètement coque nue (bareboat charter) : contrat aux termes duquel le navire est livré à l’affréteur en état de marche, mais sans équipage, sans combustible et sans provisions de route. C’est un contrat de longue durée.

Affréteur (charterer) : personne ou compagnie louant un navire à un armateur pour une période de temps donnée, ou loue de l’espace de stockage d’un navire pour un voyage défini.

Agent maritime (shipping agent) : personne mandatée par l’armateur ou l’affréteur afin d’assurer le règlement des frais, de la documentation et de l’approvisionnement du navire lors de son passage dans un port.

Amarrage (mooring ou making fast) : consiste à relier de manière fixe un navire à un quai ou un poste terrestre ou un autre navire en utilisant des cordages.

Ancre (anchor) : pièce de fer munie de deux ou plusieurs pattes la fixant sur le fond, et reliée au navire par une chaîne ou un câble. On laisse tomber l’ancre pour immobiliser le navire en un point donné et on la relève au moment du départ.

Appareux (tackle) : ensemble du matériel qui équipe les navires et qui sont nécessaires à des manœuvres de forces. On trouve principalement, comme types d’appareux, les appareux de mouillage (ancres, grappins, chaînes et câbles, etc.), les appareux d’amarrage (amarres ou câbles d’amarrage, bittes, traversiers, chaumards, etc.) et les appareux de levage (poulies, treuils, guindeaux, etc.).

Appareil à gouverner (steering gear) : ensemble des pièces et engrenages reliant la barre au gouvernail et l'actionnant.

Appareiller (to get under way) : en parlant d'un navire, quitter son mouillage ou son poste d'amarrage et faire route vers la mer. Dans la marine marchande, un navire ne démarre pas; il appareille ou bien il prend route, se met en route ou largue ses amarres. Le terme appareiller peut également s'employer en navigation intérieure, mais il sous-entend une notion de départ pour un long voyage.

Approvisionnement de navire (ship chandler) : commerçant établi dans un port et qui tient un magasin de fournitures générales pour les navires. Dans les grands ports, l'approvisionnement de navires est capable de fournir, soit directement de ses magasins, soit par l'intermédiaire de correspondants, tout ce qu'un navire peut requérir : compas, cordages, huiles de graissage, vivre, cartes, tabac, couvertures, etc.

Armateur (shipowner) : propriétaire ou locataire d'un navire qui se livre à l'exploitation et l'armement de celui-ci.

Armement (manning and equipment) : ensemble constitué de l'équipage et de l'équipement nécessaires à la navigation d'un navire, ainsi que de tout ce qui contribue à la sécurité et au bien-être à bord. Par exemple, en plus du personnel, l'armement peut comprendre les provisions, les cordages, les moteurs, les gilets de sauvetage, les médicaments, etc.

Arrimage (stowage, stevedoring) : on entend par arrimage la fixation des marchandises dans les cales de façon à éviter tout déplacement intempestif consécutif aux mouvements du navire pendant la navigation, déplacement qui pourrait amener une perte de stabilité du navire. L'arrimage de la cargaison est une étape importante du chargement de navires. Il protège les marchandises des bris, des détériorations et même du vol. L'arrimage sert aussi à accroître la sécurité de l'équipage et la protection du navire. Selon le type de cargaison, la destination et les conditions du voyage, l'arrimage sera effectué au moyen de fardage et de saisines. Aussi, dans le contexte maritime québécois, on utilise le terme arrimage pour désigner l'ensemble des activités portuaires liées au chargement, déchargement des navires et l'entreposage de la cargaison. On parle ainsi de compagnies d'arrimage.

Assiette (trim) : différence entre le tirant d'eau arrière et le tirant d'eau avant. En général, presque tous les navires doivent avoir un tirant d'eau arrière supérieur d'environ 30 cm au tirant d'eau avant. On dit qu'ils ont une « assiette positive » de 30 cm. On obtient ce résultat en remplissant ou vidant judicieusement les ballasts à eau salée.

Avarie (average, damage) : dommage au navire, détérioration ou perte de la cargaison. On distingue les avaries particulières et les avaries communes.

Avarie commune (general average) : pertes ou frais engagés volontairement par le capitaine pour sauver le navire et sa cargaison. L'avarie commune peut être provoquée, par exemple, en délestant le navire d'une partie de sa cargaison, généralement les marchandises les plus lourdes, afin d'éviter qu'il ne coule.

Avarie particulière (particular average) : dommages survenus par accident au navire ou à sa cargaison. Une avarie particulière peut survenir lors du transport en mer de la cargaison ou au cours des opérations de chargement, déchargement, arrimage, etc.

Avis de mise à disposition (notice of readiness) : avis présenté par le capitaine du navire à l'expéditeur ou à son représentant indiquant que le navire est arrivé et qu'il est prêt à procéder au chargement ou au déchargement. Les jours de planche (anciennement staries) commencent à partir de la remise de ce document ou après un délai convenu.

Bâbord (port) : côté gauche du navire quand on regarde de l'arrière vers l'avant. Le feu de navigation de bâbord est rouge.

Balisage (beaconage) : ensemble de signaux fixes ou flottants (bouées, balises, amers, etc.) pouvant être équipés de feux ou de signaux sonores, installés pour signaler les dangers ou aider un navire à suivre un chenal.

Ballast (ballast) : le mot ballast peut signifier soit un compartiment ou réservoir destiné à transporter de l'eau douce ou de l'eau salée servant de lest (ballast tank) ou du lest liquide chargé dans la cale d'un navire pour en assurer la stabilité (water ballast).

Bardis (shifting boards) : cloison longitudinale dans la cale d'un navire, établie pour empêcher le glissement ou le déplacement de certaines marchandises embarquées en vrac.

Barge (barge) : embarcation à fond plat utilisée pour le transport de marchandises sur l'eau et ne disposant pas d'un système propre de propulsion. Leur déplacement est assuré par des remorqueurs.

Barroter (beam filing) : charger la cale jusqu'à toucher les barrots, c'est-à-dire la charpente supérieure qui soutient le pont.

Bateau pilote (pilot boat) : embarcation à propulsion mécanique de tonnage variable et dotée de qualités particulières, utilisé pour l'embarquement ou le débarquement du pilote d'un navire.

Beaufort, échelle (Beaufort scale) : échelle utilisée universellement pour mesurer la force du vent suivant des chiffres échelonnés de 0 (calme) à 12 (ouragan soufflant à plus de 32 mètres / seconde).

Bitte (bollard) : pièces verticales comprenant un ou deux fûts, solidement fixées au pont d'un navire ou à quai et servant à tourner, fixer, manœuvrer ou retenir un câble ou les amarres.

Brise-glace (icebreaker) : navire spécialement construit pour briser la glace et frayer un passage pour la navigation.

Bulbe (bulb) : renflement bulbeux de la partie inférieure d'une étrave qui empêche, dans une certaine mesure, la formation de vagues satellites à l'arrière du bâtiment et diminue, par conséquent, la résistance de l'eau sur la carène.

Cale (hold) : espaces intérieurs d'un navire placés sous le pont inférieur et destinés aux marchandises. On les numérote 1,2, ... de l'avant vers l'arrière.

Cale sèche (dry dock) : bassin, parfois flottant, où l'on peut mettre un navire à sec pour y effectuer des réparations.

Capitainerie (harbor master's office) : service portuaire qui coordonne les mouvements des navires dans un port.

Cargo polyvalent (multi-purpose cargo / carrier) : navire cargo conçu pour le transport de toutes sortes de marchandises : réfrigérées, en vrac, en conteneurs, etc.

Carte marine (chart ou nautical chart) : représentation sur une surface plane d'une partie de la mer, avec tous les renseignements ou indications pouvant être utiles au navigateur. Elle peut être de papier ou électronique.

Chargement (loading) : action de placer des marchandises à bord d'un navire. Le terme chargement peut également désigner l'ensemble des marchandises chargées.

Charte partie (charter-party) : contrat de location partielle ou totale d'un navire.

Chasser, sur ses ancres (to drift) : se dit d'un navire dont les ancres n'ont pu s'accrocher solidement au fond.

Chimiquier (chemical tanker) : navire transporteur de produits chimiques liquides.

Classification (classification) : classement des navires selon leurs qualités de structure, en fonction de leur âge et de leur entretien, établi par les sociétés de classification.

Cloison (bulkhead) : séparation plane en tôle d'acier ou en bois entre les différents compartiments d'un navire, tels que les cales et les entreponts à marchandises, les locaux et les cabines à passagers.

Cloison d'abordage (collision bulkhead) : cloison transversale étanche située à l'avant du navire et destinée à limiter l'envahissement de l'eau dans le cas d'abordage par l'étrave. Cette cloison ne doit pas comporter d'ouverture, mais les panneaux étanches d'accès au compartiment avant sont admis. Il ne doit exister sur la cloison d'abordage ni vanne, ni robinet débouchant directement sur le compartiment adjacent.

Cloison étanche (watertight bulkhead) : paroi transversale servant à former une division entièrement étanche à l'intérieur d'un navire afin de limiter l'envahissement par l'eau dans le cas d'un abordage.

Compas (compass) : instrument de navigation qui permet de connaître à tout instant le cap du navire ou de prendre un relèvement. Sur les navires, il y a deux sortes de compas : le compas magnétique (magnetic compass) est un instrument basé sur le magnétisme terrestre indiquant le nord magnétique. Le compas gyroscopique (gyroscopic compass ou gyro) est un appareil électromécanique muni d'un ou de plusieurs gyroscopes. N'étant pas sensible aux influences magnétiques, il indique toujours, sous nos latitudes, le nord vrai, mais il se dérègle à l'approche du pôle.

Connaissance maritime (bill of lading) : document, délivré par un transporteur maritime, qui atteste qu'il a reçu des marchandises et qu'il s'engage à les livrer à un endroit déterminé et à la personne désignée (le destinataire ou son mandataire). Cette reconnaissance écrite vaut à la fois un reçu de marchandises, un contrat de transport et un engagement de livraison au destinataire. Le connaissance constitue, entre les mains du porteur régulier, le titre de propriété des marchandises transportées.

Conteneur (container) : boîte hermétique empilable permettant le transport de marchandises. La taille d'un conteneur est mesurée en équivalent vingt pieds (EVP, ou TEU en anglais).

Coque (hull) : charpente du navire, c'est-à-dire de la quille au pont dunette à l'arrière, et de la quille au pont du gaillard avant; on y exclut donc la superstructure et tout le gréement.

Coqueron (peak) : compartiment de la coque souvent voisine de l'étrave ou de l'étambot, et servant généralement de citerne à eau.

Coqueron arrière (afterpeak) : compartiment placé en avant de l'étambot. Il est généralement situé plus bas que la ligne d'eau.

Coqueron avant (forepeak) : compartiment étanche situé sous le pont principal entre la cloison d'abordage et l'étrave.

Dalot (scupper) : ouverture pratiquée dans le pavois, le bordé ou le tableau, par où s'évacuent les eaux qui ruissellent sur le pont.

Débardeur ou arrimeur (docker ou stevedore) : également appelé manutentionnaire. Il a pour tâches d'effectuer, sous la direction d'un exploitant de terminal ou d'une compagnie d'arrimage, les opérations de chargement et de déchargement de la marchandise à bord des navires, ainsi que d'autres tâches liées à la manutention, telles que l'arrimage ou le dépotage de conteneurs.

Déchargement (unloading, discharging) : ensemble des opérations matérielles tendant à réaliser le désarrimage de la marchandise et sa mise à terre à l'arrivée à destination. Le déchargement peut s'effectuer à quai ou en rade au moyen de chalands.

Défense (fender) : corps ou objet suspendu le long d'un quai ou le long du bord d'un navire, au-dessus de la flottaison, pour amortir les chocs ou empêcher le frottement lors de l'accostage. Les boudins pneumatiques, les ballons et souvent même les pneus sont des types de défenses.

Déplacement (displacement) : poids d'eau déplacé par le navire en tonnes. On distingue le déplacement lège qui est le poids du navire non chargé, le déplacement en charge qui est le poids du navire chargé au maximum. La différence entre les deux est le port en lourd total.

Désarmement (lay-up) : dans la marine marchande, ce terme a une signification plutôt administrative. Il implique plus particulièrement la fin de l'engagement contracté entre l'armateur et le marin. Un navire est désarmé lorsqu'il est amarré dans un port sans équipage et qu'il n'y a, en général, que des gardiens à bord.

Dragage (dredging) : opération consistant à creuser un chenal ou un havre afin de permettre aux navires ayant un plus grand tirant d'eau d'y accéder sécuritairement.

Drague (dredger) : engin de terrassement destiné au curage et au dragage en milieu aquatique. L'engin flottant (chaland, ponton, navire) qui sert de support à une drague s'appelle également « drague ». Les principaux types de dragues sont : les dragues à cuillère, les dragues à benne preneuse, les dragues à godets et les dragues aspiratrices (ou « dragues suceuses »).

Échouage (grounding) : immobilisation volontaire du navire sur le fond.

Échouement (stranding) : immobilisation accidentelle du navire sur le fond.

Écluse (lock) : ouvrage hydraulique permettant aux navires de passer d'un plan d'eau à un autre de niveau différent.

Écoutille (hatch ou loading hatch) : ouverture rectangulaire dans le pont d'un navire servant généralement à l'embarquement et au débarquement des marchandises.

Élingue (sling) : accessoire de levage formé d'un cordage, d'un câble, d'une chaîne ou d'une sangle dont la longueur est adaptée à la charge à soulever et qui se termine généralement par une ou deux boucles ou par un ou deux crochets ou anneaux.

Engagement de fret (booking note) : accord, signé par les parties, par lequel un chargeur s'engage à remettre une marchandise à un armateur ou à son agent et celui-ci s'engage à l'embarquer. L'engagement de fret donne le détail des marchandises à embarquer (taux de fret, jours de planche, ports de chargement et de déchargement, date d'embarquement) avec les observations éventuelles.

Entrepont (tweendeck) : espace entre deux ponts appelé improprement faux-pont.

Équipage (crew) : personnel faisant partie de l'armement d'un bateau.

Étale (slack water) : l'étale de pleines ou de basses mers désigne le moment où la marée ne baisse ni ne monte avant de commencer à changer.

Étrave (bow, stem) : partie avant de la coque d'un navire, qui prolonge la quille et se termine par le nez.

Fardage (dunnage) : le fardage comprend l'ensemble des pièces de bois ou d'aluminium, des grillages d'acier, des pièces de carton, etc. utilisées pour protéger la cargaison des risques d'avarie que présente le transport maritime. Le fardage sert aussi à séparer différents types de cargaison demeurés voisins lors du chargement à cause des contraintes de stabilité. Il servira en outre à séparer, dans une même cale, des cargaisons ayant des destinations différentes. Enfin, il est utile pour le transport de marchandises réfrigérées.

Faux fret (dead freight) : montant dû au transporteur, en dédommagement du défaut de chargement de tout ou d'une partie des marchandises contractuellement prévues pour être embarquées.

Feuille de temps (time sheet) : c'est le décompte des heures d'arrivée du navire, de présentation de la notice de commencement du chargement, etc. avec tous les détails (quantité de marchandises manutentionnées, arrêt de travail).

Frais de manutention portuaire (Terminal Handling Charges, THC) : coût relié aux opérations de chargement et de déchargement du navire, à la manutention et à l'entreposage temporaire d'un conteneur sur un terminal portuaire.

Franc-bord (freeboard) : distance verticale mesurée le long de la coque d'un navire entre la ligne de flottaison et le pont principal (également nommé pont de franc-bord). Un certificat de franc-bord est délivré par une société de classification pour déterminer le franc-bord minimum lorsque le navire est à pleine charge. Un navire au franc-bord élevé aura moins de chances de voir les vagues se briser sur son pont; en revanche, il aura une plus grande prise au vent et dérivera plus facilement sous l'action de celui-ci.

Fret (freight) : le terme « fret » peut revêtir trois sens : a) le prix du transport de la marchandise; b) le prix du loyer du navire; c) les marchandises elles-mêmes.

Gaillard avant (forecastle) : partie avant et surélevée du navire sur laquelle sont généralement installés les treuils permettant l'opération des amarres et des ancres.

Gîte (list) : inclinaison transversale prise par un navire en route. La gîte est temporaire sous l'effet du vent, alternative sous l'effet de la mer; elle peut être durable ou permanente dans le cas d'une cargaison mal répartie ou suite à une cause accidentelle.

Gouvernail (rudder) : pièce immergée, située en général à l'arrière d'un navire, qui s'oriente à la demande pour modifier la trajectoire de celui-ci. Les gouvernails sont souvent placés dans le jet de l'hélice ce qui augmente leur efficacité en marche avant (utilisation principale).

Grue (crane) : engin de levage à flèche, monté sur rail ou sur pneumatiques, utilisé sur les quais et les navires pour le chargement ou le déchargement des cargaisons ou autres manutentions.

Guindeau (windlass) : appareil servant à virer les chaînes, à mouiller et à relever les ancres à bord d'un navire. Son axe de rotation est horizontal.

Haut-fond (shoal) : surélévation du fond marin dont le sommet, faiblement immergé, constitue un danger pour la navigation.

Hélice (propeller) : appareil de propulsion du navire, formé de pales implantées sur un axe central et présentant une surface hélicoïdale. Les hélices marines sont souvent coulées en fonte, bronze et aluminium; elles sont rarement assemblées. Le nombre et la forme des pales dépendent de leur usage.

Incoterm (incoterm) : réglementation déterminant le point de transfert de la responsabilité des marchandises dans le cas de transactions internationales.

Jauge (tonnage) : mesure officielle des capacités intérieures des navires. L'unité est le tonneau de jauge (gross ton, register ton). Le calcul de la jauge est fait par la douane suivant des règles particulières. La jauge est prise pour base pour la perception de diverses taxes et redevances et l'application des règlements maritimes.

Jauge brute (gross tonnage) : valeur obtenue par une formule mathématique permettant de déterminer la capacité intérieure totale d'un navire marchand. La jauge brute s'exprime en tonneaux et sert principalement de base tarifaire dans les ports et les écluses.

Jauge nette (net tonnage) : volume utilisable commercialement (passagers et cargaison). Le tonnage net s'obtient en déduisant du tonnage brut les espaces occupés par les installations nécessaires à la marche et au service du navire : passerelle, logements de l'équipage, machines, chaudières, soutes, etc.

Journal de bord ou livre de bord (log book) : document de bord constitué des journaux de la passerelle, de la machine et de la radio. On y inscrit la direction du vent, la nature du temps, la

route et la vitesse du navire, la distance parcourue, la latitude et la longitude et tous les incidents de quelque importance survenus soit en mer, soit dans un port.

Jours de planche (anciennement staries) (laydays) : nombre de jours stipulés et alloués à l'affrètement d'un navire pour les opérations de chargement et de déchargement de la cargaison.

Jusant (ebb) : marée descendante entre l'étape de hautes mers et l'étape de basses mers.

L'affrètement à temps (time-charter) : le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire pour un temps (plusieurs mois, voire plusieurs années). Le fréteur conserve la gestion nautique du navire et l'affréteur la gestion commerciale.

L'affrètement au voyage (voyage charter) : le fréteur s'engage à mettre à la disposition d'un affréteur un navire déterminé pour un voyage. Le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire.

Lacquier (Laker) : vraquier spécifiquement construit pour naviguer sur les Grands Lacs ou à l'intérieur du système des écluses de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Lamanage (docking, undocking) : désigne des opérations d'assistance à l'amarrage des navires lors de leur arrivée, de leur départ ou de leur mouvement à l'intérieur des ports (manœuvre des aussières, amarrage à quai etc.)

Lamaneur (docking pilot) : les lamaneurs travaillant soit sur une petite embarcation, soit au bord des quais et sont en contact radio VHF avec le pilote à bord. Cependant, sur le fleuve Saint-Laurent, des Escoumins à Montréal, le lamanage est effectué par les Pilotes du Saint-Laurent. Le pilote lamaneur se trouve à bord du navire et communique avec les différents intervenants durant les manœuvres.

Largeur hors tout (breadth overall) : largeur mesurée horizontalement entre les 2 côtés de la coque.

Lège (light) : qualifie un navire de transport en ordre de marche, mais n'ayant à bord ni passagers, ni cargaison, ni lest, ni approvisionnements.

Lest (Ballast) : charge servant à améliorer la stabilité du navire. Généralement constitué d'eau afin de remplir des réservoirs situés au fond du navire dans le but de modifier la stabilité du navire en fonction de son chargement.

Lettre d'appel ou indicatif d'appel (call letters ou call sign) : indicatif alphanumérique, attribué à un navire, pour lui servir de signal distinctif lors des diverses communications.

Ligne de charge (load line) : ensemble de symboles peints sur la coque du navire, approuvé par la société de classification, indiquant la hauteur maximale de la ligne de flottaison, selon la nature de la cargaison du navire et des propriétés physiques de l'eau (salinité, température) et de la zone saisonnière dans laquelle il navigue. On l'appelle encore couramment marque de franc-bord ou ligne internationale de charge (freeboard mark).

Ligne de flottaison (waterline) : désigne la ligne qui sépare la partie immergée de la coque d'un navire et celle qui est émergée.

Longueur hors tout (length overall) : longueur mesurée entre les deux extrémités d'un navire. Elle est utilisée pour déterminer si un navire peut accéder à une écluse ou s'amarrer le long d'un quai par exemple.

Maître d'équipage (bosun) : matelot expérimenté qui, sous les ordres des officiers de pont, a une autorité directe sur les matelots de pont.

Manifeste (manifest) : liste complète et détaillée par marques et numéros, des colis ou des lots de marchandises formant la cargaison d'un navire. Cette liste est remise à la douane au port de destination.

Marchandises diverses non conteneurisée (non-containerized general cargo) : marchandises, dites conventionnelles, transportées dans des sacs, des barils, des boîtes et sur palettes, ainsi que les colis lourds et non emballés.

Marchandises diverses conteneurisées (containerized cargo) : marchandises transportées par conteneurs. Comprends une gamme très variée de marchandises : produits alimentaires, boissons alcoolisées, machineries et outils, pièces automobiles, vêtements et tissus, etc.

Marchandises diverses (general cargo) : comprends toutes les marchandises conteneurisées et non conteneurisées transportées autrement qu'en vrac.

Mât de charge (derrick ou cargo boom) : mât servant à l'embarquement des marchandises en l'absence d'engins portuaires. Ils sont souvent remplacés par des grues de bord.

Mille marin ou nautique (nautical mile) : unité internationale de mesure de distance qui vaut exactement 1 852 mètres (6 076,412 pieds).

Mouillage (anchorage) : zones définies en dehors des voies navigables pour permettre aux navires de s'ancrer.

Navigabilité (seaworthiness) : état d'un navire qui réunit les conditions de sécurité nécessaires pour prendre la mer.

Navire à passager (passenger ship) : navire destiné au transport de passagers.

Navire autodéchargeur (self-unloading ship) : vraquier doté d'équipements lui permettant de décharger lui-même sa cargaison.

Navire-citerne ou pétrolier (tanker ou oil tanker) : navire utilisé pour le transport de vracs liquides dont la marchandise est stockée dans des réservoirs. Ils peuvent transporter différentes sortes de liquides, tels que du carburant, du gaz liquide ou du vin par exemple.

Navire-roulier (roll-on roll-off ship) : ce type de navire, également appelé « RoRo », peut être chargé et déchargé grâce à une rampe d'accès par laquelle la marchandise est acheminée en roulant.

Nœuds (knots) : unité marine de vitesse correspondant à un mille nautique par heure.

Note de protêt (protest) : document officiel déposé par le capitaine auprès des autorités du premier port d'escale lorsqu'il y a eu des événements à bord entraînant des effets sur le navire, son équipage ou sa cargaison.

Panneau de cale ou panneau d'écouille (hatch cover) : panneau servant à la fermeture étanche des écoutilles.

Passerelle d'embarquement (gangway) : construction légère de bois ou de métal qui réunit le quai et les navires pour faciliter la montée ou la descente des passagers et des marins.

Pavillon (flag) : terme désignant un drapeau que l'on hisse sur un navire pour indiquer sa nationalité, la compagnie de navigation à laquelle il appartient, ou pour faire des signaux.

Pilote (pilot) : personne assistant le capitaine d'un navire pour le conseiller sur les manœuvres à réaliser dans des zones désignées.

Poids brut (gross weight) : poids des marchandises et de leur contenant.

Poids net (net weight) : poids des marchandises, sans leur contenant.

Point de rupture de charge (break-of-bulk point) : lieu où la marchandise est transférée d'un mode de transport à un autre. La plupart des points de rupture de charge se trouvent sur les ports où la marchandise est transférée depuis un camion, un train ou un navire.

Pont (deck) : surface recouvrant la coque et sous laquelle se situent les cales.

Pont principal (main deck) : pont qui s'étend de l'avant à l'arrière du navire, assurant à celui-ci la résistance longitudinale requise. Il sert aussi de terminaison aux cloisons étanches. C'est le pont à partir duquel est mesuré le franc-bord.

Pont supérieur (upper deck) : pont le plus élevé s'étendant sur toute la longueur du navire.

Port (harbour) : structure naturelle ou artificielle permettant d'accueillir des navires et leurs marchandises et / ou leurs passagers.

Port d'attache (home port) : port d'immatriculation du navire, dont le nom est porté à la poupe sous le nom du navire.

Port en lourd (deadweight) : capacité maximale de transport d'un navire, incluant la marchandise, le carburant, l'eau fraîche, les provisions, les membres d'équipage et les passagers éventuels.

Porte-conteneurs (container ship) : navire spécialement aménagé pour le transport de conteneurs. Les porte-conteneurs de petite taille ont souvent leurs propres grues permettant le chargement et le déchargement des conteneurs, alors que les plus gros navires utilisent des grues terrestres. Le nombre de conteneurs pouvant être transporté est évalué en EVP (TEU en anglais).

Poupe ou dunette (poop ou stern) : souvent employé pour désigner l'arrière d'un bâtiment, le mot poupe a une signification bien précise. C'est la partie du navire qui comprend l'arcaste, la voûte et le tableau.

Propulseur (thruster) : hélice ou turbine placée dans un axe perpendiculaire à l'axe du navire, à l'avant ou à l'arrière de celui-ci.

Proue (bow) : souvent employé pour désigner l'avant d'un bâtiment, le mot proue est une pièce de la charpente appuyée sur l'étrave et le bordé et qui forme l'avant du navire.

Puits aux chaînes (chain locker) : compartiment de la coque où sont emmagasinées les chaînes des ancres.

Quai (dock, quay, wharf) : structure en longueur située le long d'une voie navigable permettant aux navires de s'amarrer pour effectuer des opérations de chargement et de déchargement.

Quart (watch) : période de quatre heures pendant laquelle une partie de l'équipage, à tour de rôle est de service. (Officier de quart, faire le quart de 4 à 8).

Rapport d'escale (Statement of facts) : rapport d'escale adressé par l'agent à l'armateur. C'est le relevé chronologique des opérations de chargement ou de déchargement permettant le calcul des surestaries.

Remorqueur (tug boat) : navire de petite taille, mais doté d'une puissante motricité lui permettant de tracter ou de pousser des navires et des barges. Sa force de traction (bollard pull en anglais) est exprimée en tonnes.

Roulis (roll) : bercement d'un bateau d'un côté, puis de l'autre, autour de l'axe longitudinal.

Saisine (lashing) : les saisines sont des accessoires qui permettent de fixer et de verrouiller la cargaison pour éviter qu'elle se déplace. Les saisines qui servent à l'arrimage de cargaisons générales sont des chaînes, des câbles d'acier, des sangles d'acier, de cuir ou autre matériau similaire. Elles sont généralement utilisées pour attacher les cargaisons transportées en pontée, mais peuvent également servir dans les cales et entreponts, tandis que le fardage est surtout utilisé sous le pont principal du navire.

Saisissage (lashing) : amarrage solide de la cargaison sous la responsabilité du capitaine, en vue de la traversée.

Soutage ou mazoutage (bunkering) : ravitaillement d'un navire en combustible pour les chaudières ou les moteurs.

Surestaries (demurrage) : indemnité que l'affréteur doit payer à l'armateur pour chaque jour dépassant le nombre de jours convenus dans la charte-partie, pour le chargement ou le déchargement du navire.

Système de localisation GPS (Global Positioning System) : système de localisation qui permet, à un moment précis, de déterminer une position géographique en se servant de signaux émis par des satellites, placés en orbite autour de la Terre, vers un appareil récepteur situé sur le site à localiser.

Tangage (pitch) : plongement alternatif de l'avant et de l'arrière d'un navire, autour de son axe transversal. Ces mouvements sont causés par les vagues, le vent ou le courant.

Terminal (terminal) : quais aménagés spécialement pour recevoir des pétroliers ou des porte-conteneurs et permettre la manipulation, le stockage et l'évacuation ou la réception de leur cargaison de pétrole ou de conteneurs. Pour les vracs on dit plutôt quai minéralier, céréalier, etc.

Timonerie ou passerelle de navigation (wheelhouse, bridge) : étage supérieur des accommodations où se tiennent le capitaine, les officiers de navigation et les timoniers pour la conduite du navire. Elle comprend les équipements de navigation et de communication et la chambre des cartes.

Timonier (helmsman) : Homme qui tient la barre et la manœuvre sous les ordres de l'officier de quart ou du pilote.

Tirant d'air (clearance ou air draught) : distance entre la surface de l'eau et le point le plus élevé du navire (la tête de mât). C'est à partir du tirant d'air que l'on calcule la hauteur libre permettant le passage des navires sous les ponts et les lignes à haute tension.

Tirant d'eau (draught ou draft) : profondeur à laquelle la coque d'un navire est immergée dans l'eau, entre la ligne de flottaison et le dessous de la quille. La profondeur varie selon le type de navire, selon son chargement et ses ballasts.

Touline (heaving line) : cordage fin susceptible d'être lancé d'un navire à la terre ou d'un navire à l'autre et qui permet de hâler un filin de gros diamètre ou un câble de remorque. La touline se termine souvent par une pomme constituée d'une balle de plomb enfermée dans une garniture de cordage tressé.

Tramping (tramping) : transport maritime à la demande. Le navire faisant du tramping (tramp ship) est appelé dans divers ports pour charger et décharger de la marchandise selon les besoins de ses clients. Le « tramp ship » est l'opposé du navire de ligne.

Transbordement (transfer, transshipment) : transfert de marchandises d'un navire à un autre. Le transfert peut être effectué directement ou par l'intermédiaire d'un quai.

Transitaire (freight forwarders) : consultant en logistique et en trafic international. Le transitaire aide l'exportateur à trouver les méthodes les plus économiques et les plus efficaces de transporter et d'entreposer le fret.

Traversier (ferry boat) : navire destiné au transport de passagers et de véhicules sur des traversées de courte durée. Généralement, les traversiers ne possèdent pas de cabines et ne permettent donc pas aux passagers de dormir à bord.

Tribord (starboard side) : côté droit du navire lorsque l'on regarde de l'arrière vers l'avant. Le feu de navigation de tribord est vert.

Unité payante (freight ton) : base de calcul du fret. Selon les cas, cette unité peut être fixée au poids ou au volume.

Vigie (lookout) : veille exercée par un matelot dans la timonerie ou sur le gaillard avant, surtout pendant la nuit et par temps de brume.

Voie maritime du Saint-Laurent (St. Lawrence Seaway) : la Voie maritime du Saint-Laurent s'étend de Montréal au milieu du lac Érié. Elle comprend 13 écluses canadiennes et deux écluses américaines.

Vrac (bulk) : produit qui est manutentionné, entreposé ou transporté sans emballage ni arrimage tel que du sable, du charbon ou du pétrole. Un produit en vrac peut être solide, liquide ou gazeux.

Vraquier (bulk carrier) : navire possédant un seul pont destiné à transporter des marchandises en vrac, telles que des céréales ou du sucre par exemple.

Zéro des cartes (chart datum level) : un niveau de référence sous lequel la marée ira rarement. Le Service hydrographique du Canada a adopté le niveau de référence des plus basses marées normales (PBMN) comme zéro des cartes. Pour déterminer la profondeur de l'eau, il faut ajouter la hauteur de la marée à la profondeur indiquée sur la carte. Les hauteurs des marées précédées d'un (-) doivent être soustraites de la profondeur sur la carte.

SIGLES, ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES :

AIS Système d'identification automatique (Automatic Identification System) : système d'échanges automatisés de messages entre navires par radio VHF qui permet aux navires et aux systèmes de surveillance de trafic de connaître l'identité, le statut, la position et la route des navires se situant dans la zone de navigation.

APRA / ARPA Aide au pointage radar automatique (Automatic Radar Plotting Aid) : équipement associé au radar de navigation pour assurer le suivi des échos afin d'aider le navigateur dans le choix d'une manœuvre pour éviter la collision.

CCMC / CMAC Conseil consultatif maritime canadien (Canadian Marine Advisory Council)

Code ISM Code International de Gestion de la Sécurité (International Safety Management Code)

Code ISPS Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires (Ship and Port Facility Security Code)

CSO Agent de sûreté de la Compagnie (Company Security Officer)

DGPS Système mondial de localisation différentielle (Differential Global Positioning System) : Mode de fonctionnement du système de positionnement mondial par lequel on augmente la précision des localisations en se servant de corrections émises par des stations fixes terrestres de référence, lesquelles calculent la différence entre leur position permanente qu'elles connaissent et celle que leur indiquent momentanément les signaux provenant des satellites.

ETA Heure d'arrivée prévue (Estimated Time of Arrival)

ETD Heure de départ prévue (Estimated Time of Departure)

F.O.B. Franco bord (free on board) : Forme de vente laissant au vendeur la charge de l'embarquement, de la mise en douane et de l'arrimage et à l'acheteur celle du fret, de l'assurance, etc.

G.M.T. Heure moyenne de Greenwich (Greenwich Mean Time) : heure solaire moyenne au méridien de Greenwich, méridien d'origine des longitudes. GMT est souvent employé comme synonyme du fuseau horaire UTC +0 (temps universel coordonné).

GCC / CCG Garde côtière canadienne (Canadian Coast Guard)

GNL / LNG Gaz naturel liquéfié (Liquefied Natural Gas)

GPL / LPG Gaz de pétrole liquéfié (Liquefied Petroleum Gas)

GPS Système de positionnement mondial (Global Positioning System) : système de géolocalisation fonctionnant au niveau mondial.

IAMSAR Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual)

LOA Longueur hors tout (length overall) : longueur mesurée entre les deux extrémités d'un navire. Elle est utilisée pour déterminer si un navire peut accéder à une écluse ou s'amarrer le long d'un quai par exemple.

LMMC / CSA Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (Canada Shipping Act, 2001)

LPEN / NWPA Loi sur la protection des eaux navigables (Navigable Waters Protection Act)

LBP Longueur entre perpendiculaires (length between perpendiculars) : correspond à la longueur entre la perpendiculaire avant et la perpendiculaire arrière qui correspondent elles-mêmes à l'intersection de la coque avec la flottaison à pleine charge.

MPO / DFO Pêches et Océans Canada (Fisheries and Oceans Canada)

NAVTEX Système d'information maritime (Navigational Text Message) : à bord des navires, le Navtex est un simple récepteur doublé d'une imprimante ou d'un écran. Il doit être en service lorsque le navire est en mer, et permet de recevoir les informations émises par différentes stations émettrices préprogrammées. Les messages s'enregistrent ou s'impriment sans intervention. Une alarme est également prévue pour attirer l'attention du personnel de quart en cas de message à caractère urgent.

NOTMAR Avis aux navigateurs (Notices to Mariners) : l'émission d'Avis aux navigateurs de la Garde côtière canadienne est un service gratuit fonctionnant 24 heures sur 24, qui donne aux navigateurs des avis à jour sur la sécurité.

OMI / IMO Organisation Maritime internationale (International Maritime Organization)

PFSO Agent de Sûreté de l'Installation Portuaire (Port Facility Security Officer)

SAR Recherche et sauvetage (Search and Rescue)

SMDSM / GMDSS Système mondial de détresse et de sécurité en mer (Global Maritime Distress and Safety System) : système international qui utilise des moyens de télécommunications pour la recherche et le sauvetage en mer et la prévention des accidents maritimes.

SOLAS Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (International Convention for the Safety of Life at Sea) : convention internationale visant à définir différentes règles relatives à la sécurité, la sûreté et l'exploitation des navires.

SSO Agent de Sûreté du navire (Ship Security Officer)

SSP Plan de Sûreté du navire (Ship Security Plan)

STCW Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Standard of Training Certification and Watchkeeping) : convention qui permet de réglementer, à l'échelle internationale, les qualifications du personnel navigant.

TC Transports Canada (Transport Canada)

LIENS UTILES

ALLIANCE VERTE <http://www.allianceverte.org/>

ARMATEURS DU SAINT-LAURENT <http://www.armateurs-du-st-laurent.org>

ASSOCIATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES <http://www.acpa-ports.net/>

ASSOCIATION DES ARMATEURS CANADIENS <http://www.shipowners.ca>

ASSOCIATION DES EMPLOYEURS MARITIMES <http://www.mea.ca>

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT ET DES ROUTES <http://www.aqtr.qc.ca>

CENTRE DE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS (PROJETS MARITIMES)

<http://www.tc.gc.ca/fra/innovation/cdt-projets-maritime-menu.htm>

CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME <http://www.cmc-ccm.com/francais.php>

COMITÉ SECTORIEL DE MAIN-D'ŒUVRE DE L'INDUSTRIE MARITIME (CSMOIM)

<http://www.csmoim.qc.ca>

CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT <http://www.greatlakes-seaway.com>

FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA <http://www.shipfed.ca>

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE <http://www.ccg-gcc.gc.ca>

INNOVATION MARITIME <http://www.innovationmaritime.ca>

INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC (IMQ) <http://www.imq.qc.ca>

LE SAINT-LAURENT.COM <http://www.lesaint-laurent.com/pages/accueil.asp>

ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (OMI) <http://www.imo.org>

PÊCHES ET OCÉANS CANADA <http://www.dfo-mpo.gc.ca>

SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT (SODES) <http://www.st-laurent.org>

STATISTIQUE CANADA (LE TRANSPORT MARITIME AU CANADA)

<http://www.statcan.gc.ca/bsolc/olc-cel/olc-cel?catno=54-205-X&CHROPG=1&lang=fra>

TRANSPORTS CANADA <http://www.tc.gc.ca>

TRANSPORTS CANADA (LOIS ET RÈGLEMENTS MARITIMES) <http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois-maritime.htm>

TRANSPORTS QUÉBEC <http://www.mtq.gouv.qc.ca>