



## LE SEXE DES NAVIRES

### Pourquoi dit-on en anglais qu'un navire est "elle" (she) ?

Dans beaucoup d'endroits tels les ports, les bars des clubs des marins et autres torchons de cuisine, voire cartes postales, on retrouve ce genre de prose, mais la vraie question reste : est-ce toujours vrai?

*Why is a ship called a she?*

*A ship is called a 'she' because there is always a great deal of bustle around her; there is usually a gang of men about, she has a waist and stays; it takes a lot of paint to keep her good looking; it is not the initial expense that breaks you, it is the upkeep; she can be all decked out; it takes an experienced man to handle her correctly; and without a man at the helm, she is absolutely uncontrollable. She shows her topsides, hides her bottom and, when coming into port, always heads for the buoys.*

Passant de la langue de Shakespeare à celle de Molière, on voit que l'adage prétend qu'un navire est féminin et s'appelle "elle" parce que :

- Il y a toujours beaucoup d'agitation autour d'elle;
- Il y a généralement plein d'hommes qui l'entourent;
- Elle a une taille, de belles fesses et soutient ce qu'elle avance;
- Son gréement coûte plus que sa coque;
- Il faut beaucoup de peinture pour la garder belle;
- Ce n'est pas la dépense initiale qui coûte, mais son entretien;
- Elle peut être toute parée;
- Il lui faut un homme d'expérience pour la manœuvrer correctement; sans un homme à la barre, elle est difficilement contrôlable;
- Si elle montre volontiers ses hauts, elle cache ses dessous et quand elle arrive au port, elle se dirige toujours vers les mô(â)les\*.

\* A l'origine le jeu de mot en anglais consiste à apparenter les mots buoys (balises) et boys (garçons). J'y ai substitué les mot français môle et mâle, ce qui garde l'esprit et la forme.

Avec le temps il a été ajouté d'autres bonnes raisons pour lesquelles nous appelons toujours un navire "elle" et non sans motifs :

- *Elle a un genou en forme, quelle que soit la saison ;*
- *Elle méprise l'homme dont le cœur est faible et il ne lui fait pas pitié ;*
- *Par amour, elle se prépare à l'océan, qu'il s'agisse d'un dinghy ou d'un croiseur ;*
- *Sur les navires comme sur les Dames, nous fondons nos espoirs, les caressant et les flattant ;*
- *Chaque marin doit en connaître ses cordages, sans quoi, il ne peut les gérer ;*
- *Soyez ferme avec elle et elle saura se comporter lorsque le ciel sera noir au-dessus de vous ;*
- *Laissez-la prendre une vague de la houle, félicitez-la et elle vous aimera et elle saura parer les vents les plus violents et les mers les plus agitées ;*
- *Enfin, dans un tout nouveau costume de voiles, aucune Dame ne paraît plus fière et magnifique.*

En bref,

- Le navire est comme une Dame, dans la mesure où il est féminin et chic;
- Oui, les navires sont très féminins, car nous savons que ceux qui courent avec trop de vitesse ne supportent pas les intempéries.
- Enfin, aucune Dame ne paraît plus fière et magnifique que dans un tout nouvel habit de voiles.

Mais, plus sérieusement, pourquoi les navires et les pays (et parfois les voitures et autres véhicules) sont-ils si souvent désignés par l'article féminin? Bien que cette pratique soit en déclin constant depuis quelque temps, probablement à cause du féminisme, elle est néanmoins profondément ancrée dans l'histoire.

Une explication simple serait que le mot latin pour «navire» - Navis - est féminin. Mais beaucoup s'accordent généralement sur une notion plus romantique du phénomène du «navire en tant qu'elle»:

Le bien connu John Rousmanière, auteur américain d'un dictionnaire anglais d'expressions nautiques, attribue cette hypothèse à l'ancienne croyance égyptienne voulant que les navires représentent une femme chanceuse. Effectivement, autrefois, les navires étaient dédiés à des déesses, ou à des femmes mortelles d'importance nationale voire historique, conférant ainsi un esprit féminin bienveillant, voire maternel, aux navires qui transporteraient les marins dans les dangereux océans.

Les figures de proue des navires étaient souvent représentées par des images féminines, rappelant le nom du navire à un équipage généralement analphabète. Cette pratique était encore présente au 18<sup>e</sup> siècle, époque pas si lointaine à laquelle la superstition affirmait pourtant qu'une présence féminine à bord d'un navire (sous forme humaine ou en image) était un mauvais présage.

Egalement, par tradition, les propriétaires de bateaux nommaient (et continuent à le faire) leurs navires en leur donnant le nom des femmes importantes de leur vie, telles qu'épouses, enfants, amoureuses, mères, etc.

Cette pratique consistant à nommer les bateaux avec des noms féminins reste toujours d'actualité, bien que les habitudes tendent à changer.

De nos jours, les choses n'ont pas trop évolué et, par exemple, Bill Schanen, l'éditeur du magazine de voile américain « Sailing », a déclaré que "Les navires sont féminins parce qu'ils sont beaux et que cette beauté est une symphonie de courbes pour les femmes et les navires."

En 2002, la fameuse "Lloyds List", un journal de la marine marchande publié à Londres depuis 268 années, annonçait qu'il ne nommait les navires qu'avec l'article neutre, le prétexte étant qu'un navire est un objet, qu'il n'est ni un personnage ni une femme. Ce fut un tollé général et beaucoup de marins ont violemment protesté. La Royal Navy a également déclaré: "Nos navires restent des Ladies."

### **Tout et son contraire**

Il y a cependant une expression toute britannique qui contredit entièrement tout ce qui a été écrit plus haut : Le mot « man-of-war » (homme-de-guerre) qui signifie navire de guerre. Un terme né au XVIIe siècle définissant la pièce maîtresse des marines anglaise et française jusqu'au XIXe siècle. Il s'agit en fait d'un vaisseau de ligne ou d'un vaisseau de haut rang.

### **Et en France ?**

En français l'usage de l'article devant les noms des navires a fait couler beaucoup d'encre et on peut retrouver sur la toile un site précieux, celui de <troispoints.net>, une page que je vous invite à visiter pour sa richesse et sa clarté.

Le 29 septembre 2015 est paru sur ledit site un article de Nicolas Mioque sur le thème du sexe des navires en France. En voici un condensé :

Au temps anciens de la marine à voile, la tradition voulait que l'article fasse partie intégrante du nom des navires de guerre français et l'article figurait ainsi sur la poupe des navires :

- Masculin pour les vaisseaux : Le soleil Royal, le Cerf
- Féminin pour les frégates : La Gloire, la Belle-Poule

Avec l'introduction des navires à propulsion mécanique, au début du 19<sup>e</sup> siècle, l'article précédent le nom des bâtiments à vapeur fut supprimé mais conservé pour les navires à voile et il en fut ainsi jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle. A cette époque l'habitude était donc passée à masculiniser systématiquement le nom d'un bâtiment. Par exemple le « la Jeanne d'Arc ». Des voix s'élevèrent contre cette nouvelle pratique, jugée contraire à l'usage et à la raison. Il y eut un sondage d'opinion par

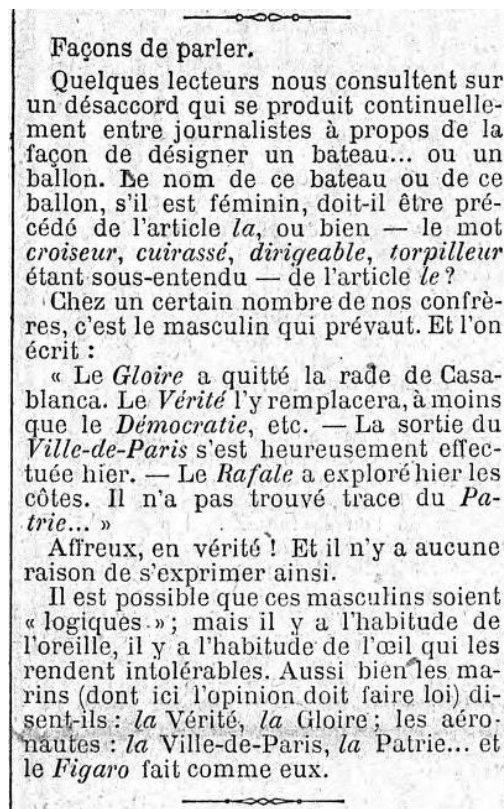
les grands journaux de l'Hexagone et peu après, le 13 août 1934, le ministre de la Marine François Piétri, a pondu une circulaire stipulant en trois points que :

« *Premièrement : L'article devra toujours être employé lorsqu'on citera le nom d'un navire de guerre sans le faire précéder de celui de sa catégorie, exemple : la Jeanne-d'Arc, le Vauban.*

*Deuxièmement : Lorsqu'on fera précéder le nom du navire de celui de sa catégorie, l'article devra toujours figurer devant le nom s'il fait partie intégrante du nom officiel ; il n'y figurera pas dans le cas contraire ; exemple : le contre-torpilleur Le Fantasque, le sous-marin La Sultane*

*Troisièmement : Par voie de conséquence, toutes les phrases devant être construites avec usage de cet article on devra dire par exemple : les turbines de La Bourrasque, ou j'embarque sur le Suffren. »*

On ne badine pas dans la Royale !



Figaro du 04-12-1907

Aujourd'hui, la question du genre des navires paraît de moins en moins controversée. L'usage semble aller à la masculinisation systématique des navires pour la marine de commerce et à l'accord entre l'article et le nom d'un bâtiment de guerre pour la marine militaire. Dans la marine de plaisance la tendance est à la masculinisation, voire à une forme de neutralisation du nom.

Adieu donc à la règle qui disait qu'on devait dire le « la Jeanne d'Arc ».

## **Et en Allemagne ?**

A l'égal des anglais, les allemands utilisent l'article féminin lorsqu'ils parlent des navires. Pour nos voisins du nord et dans la langue de Goethe, bateaux à rames, voiliers, cargos ou yachts de luxe, tous les noms des navires, même masculins ou neutres, contiennent toujours l'article "la". On dit donc "la Titanic" ou "la Gorch Fock".

A l'égal des anglais, il est admis que les navires sont considérés comme féminins, comme dans l'Antiquité. On retrouve donc aussi dans cette culture la notion de la symphonie des courbes d'un navire, de la solitude des marins lors de longs voyages en mer et le comportement parfois capricieux, c'est-à-dire les caractéristiques de navigation pas toujours optimales des navires. Tout cela a peut-être contribué à cette appellation féminine.

Cependant, en Allemagne, les navires n'ont pas toujours été considérés comme féminins. Au 15<sup>e</sup> siècle on parlait du "Peter von Dantzig" et au tournant du 20<sup>e</sup> siècle, il était encore courant de parler du "Bismarck". Ce n'est que pendant le règne de l'empereur Wilhelm II que la coutume anglaise a été adoptée en Allemagne.

## **Au Royaume d'Espagne**

A la base, les trois « caravelles » de la Découverte se nommaient la Niña, la Pinta et la Santa-Maria. Il semble qu'il y a ainsi dans ce pays aussi une étiquette navale à respecter, des normes non écrites mais compatibles avec les traditions orales, même si cela conduit parfois à des faux rituels.

La règle générale indique que le genre était originalement en relation avec le type de navire : Une « frégate » était féminine, mais un « navío » était masculin. Donc, en general on considère qu'un bateau, un transatlantique, un navire, un voilier ou un canot sont masculins. D'où, « el » Titanic. Cependant certaines embarcations restent féminines, comme les caravelles de Colomb, les frégates comme « la » Fragata Sarmiento.

Un navire avec un nom féminin, tel « Esmeralda » peut prendre le genre masculin en admettant qu'en fait il s'agit du (bateau / buque) Esmeralda. Mais si le nom est « La Esmeralda » on dira « le » (bateau) La Esmeralda, même si cela peut paraître choquant, tout comme « le » La Jeanne d'Arc mentionné précédemment.

Les gens en Espagne disent que leur propre marine a pour habitude de compliquer les choses et que de ce fait il y a des navires féminins et d'autres masculins, selon le type de bâtiment semble-t-il. Quelques exemples :

El Príncipe de Asturias, el Castilla, el Galicia, la Canarias, la Numancia, ainsi que quelques unités inférieures qui s'appellent el Virgen del Carmen, ou el Virgen de Lourdes, sans oublier el fameux navire école el Elcano.

En résumé, en Espagne, le Titanic est au masculin pour être un navire transatlantique. S'il était une frégate, ce serait La Titanic. C'est finalement le type de navire qui en définit le genre.

Selon les quelques sources que j'ai pu consulter, la tradition maritime espagnole actuelle dit que la règle fondamentale et indiscutable implique que les navires appartenant à la Armada (la marine de guerre) doivent être masculins, alors que les navires de la marine marchande et de plaisance seront féminins. On aura donc le Elcano, mais la Mario, ce qui semble déplacé, mais...

### **Une vue de la US Navy**

Sur le net, j'ai trouvé un intéressant et amusant texte intitulé "Pourquoi appelons-nous un navire une « She" ? Document écrit en anglais par le Contre-amiral Francis D. Foley de la US Navy (retraité), dans Histoire navale, en décembre 1998. En voici une adaptation en français, mais la subtilité de certains jeux de mots ne peut s'apprécier pleinement qu'en anglais :

"Les navires sont appelés" elle "parce que les hommes les aiment, mais cela ne se limite pas à cela. Homme de guerre ou marchand, il peut y avoir beaucoup d'animation autour d'elle ainsi qu'une bande d'hommes sur le pont, en particulier si elle est mince, bien posée et possède une superstructure attrayante. Ce n'est pas tant son coût initial que son entretien qui fait que vous vous demandez où disparaît votre fortune.

Elle est grandement admirée lorsqu'elle est fraîchement peinte et tout parée pour souligner ses points cardinaux. Si elle est un porte-avion, elle vous regardera dans un miroir au moment de l'atterrissage et vous éloignera d'un geste, si elle a l'impression que vous êtes un peu trop bas ou un peu trop haut, de jour comme de nuit. Elle ne va pas se promener avec des ratés, mais elle vous allumera et vous plongera dans le bleu sauvage là-bas quand vous aurez toute votre énergie.

Même un sous-marin révèle ses flancs se rentrent au port, se dirige droit vers les bouées, connaît son embarcadère et sort rapidement de ses pectoraux si elle est ne porte qu'une hélice. Au départ, aucun navire ne quitte le port endormi, il laisse toujours un sillage. Elle ne se soucie peut-être pas de son gouvernail ni de sa réponse au Vieux (capitaine) lorsque les choses se compliquent, et on peut s'attendre à ce qu'elle claque les talons lors d'un grain de famille.

Un navire coûte cher pour s'habiller, souffle parfois un peu de fumée et nécessite des révisions périodiques pour prolonger sa durée de vie utile. Certains ont de jolis élancements, d'autres sont lourds de la poupe, mais tous ont un double fond qui demande de l'attention. En approche frontale, émettez un signal de reconnaissance avec le sifflet. Si elle ne répond pas, approchez-vous et commencez à vous mettre de côté, mais faites attention à voir si son navire ralentit. Peut-être que sa houache le montre? Ensuite, procédez avec prudence jusqu'à ce que tout danger de collision soit écarté et que vous puissiez apprécier quelle latitude elle vous laissera.

Si elle ne reste pas bien équilibrée sur sa quille, laissez les choses venir, sentez votre cap et ne franchissez pas la ligne de démarcation tant que vous n'avez pas déterminé avec certitude le moment nécessaire pour un soupir prolongé. Sentez la barre, restez sur le bon bord, gardez-le ainsi, et elle va accoster doucement. Par contre, si elle est dans la quarantaine rugissante, attention, vous pouvez être dans le demi-cercle dangereux, alors attendez-vous à tout.

Elle peut penser que vous n'êtes pas maître de votre manœuvre ou contrôle et vous pourrait vous repousser. Si elle prend l'avantage, gardez la route, mais ne vous enfoncez pas dans le marasme. Rappelez-vous simplement qu'armer un navire demande beaucoup de peine, mais une femme coûte deux fois plus cher!

Aux femmes qui aujourd'hui nous aident à améliorer l'équipage de nos navires, toutes mes excuses pour ce qui précède. Seule la première phrase, en tête de texte, représente mes véritables sentiments. Après tout, la cloche (bell) du navire restera toujours son bien le plus précieux et tout bon navire possède un cœur, tout comme vous. Un dispositif de gouverne comme vous aurait été le bienvenu quand j'étais en service pendant 40 ans. Que Dieu vous bénisse toutes, mes cœurs! »

### **En guise de conclusion**

Il est vrai que les lignes magnifiques des navires d'antan, sillonnant les océans en se laissant caresser par les lames de Neptune engageaient nos ancêtres à leur attribuer cette féminité bien méritée. Il me semble hélas que les formes et la conception des unités actuelles nous dirige vers une formule d'une neutralité par trop banale et que beaucoup de marins regrettent les beautés d'avant. A quand la mise à l'eau du paquebot « das » Mädchen, la jeune fille en allemand ?

P.-A. Reymond©  
Décembre 2019

### **Webographie (Référence électronique) :**

<https://troisponts.net/>

<http://www.densatankers.com/>

<https://littleships.org/>

<http://swissships.ch/>

### **Biographie (Référence papier) :**

Livres de Juan Carlos Mejías Taverro

