

Amers

(fev 2008)

Texte: Isabelle Harlé
Images : Ariel Waksman

Point côtier

Enfant, j'ai appris comment, à partir des points remarquables d'une côte, déduire la position du bateau. Un amer, c'est tel phare, telle colline identifiée sur la carte, une pointe de rocher à la forme particulière, ou une maison qui se détache du paysage. Gamine, j'ai d'ailleurs habité une telle maison, à l'entrée de la baie de La Rochelle, une maison-amer. C'était quelque chose, habiter une maison qui est si remarquable depuis le large qu'elle a un nom et est identifiée par ce nom sur les cartes marines! J'ai rêvé de navigateurs montrant cette maison, du large, à leur équipage, et s'exclamant « ha ! la voilà, la maison blanche ! »

Le geste qui consiste à prendre un compas de relèvement et viser d'un œil, pour noter à quel cap de la boussole se trouve l'amer visé, m'a été enseigné très tôt, ainsi que les opérations qui suivent : descendre à l'intérieur du bateau, s'installer à la table à cartes et tracer, à l'aide d'une règle spéciale, une droite sur la carte, qui part de l'amer et va sur la mer selon le cap relevé. Je pensais en tirant mon trait "le bateau se trouve en ce moment sur cette droite". Puis ressortir, rechercher un autre amer, viser de nouveau, et tracer une autre droite. Alors j'affirmais "le bateau est là" en pointant du doigt l'intersection des deux droites. Fierté d'enfant qui a fait le point comme une grande. Fierté de pouvoir, alors, diriger le bateau en indiquant au barreur la direction à prendre, « on va donc entrer par le chenal de Ste Mary » ou « cap au 155 », ou encore « cap au nord maintenant sur 20 miles ». Le skipper qui demande à son navigateur « donne moi un cap » sait que sa question entraîne de nombreuses opérations : savoir où on est pour déterminer comment aller vers où on va, pour cela repérer et relever des amers pour savoir où on est précisément, et avant cela savoir à peu près où on est pour lire sur la carte les amers à rechercher sur la côte.

Electronique or not électronique

De nos jours, qui procède encore de la sorte ? Avec les engins reliés à des satellites capables de positionner le bateau à quelques dizaines de mètres près, même par temps de brume, qui se donne encore la peine de soigneusement identifier et relever ses amers ? Ariel, oui, en effet. Mais Ariel est un puriste, et encore pas tous les jours, seulement quand l'envie lui prend de faire "à la main", en dédaignant l'électronique, pour le plaisir, pour ne pas perdre la main, pour la beauté du geste ancien. Et pour le jour où l'électronique nous laissera en rade, ce qui ne manquera pas d'arriver.... Moi, j'ai laissé tomber depuis quelques années, après une longue et fière résistance à l'envahisseur GPS, j'ai craqué, c'est tellement plus simple et rapide !

Approximations et hypothèses

Cependant, il y a quelque chose que toute une enfance de relevés à la main m'a donné, un apprentissage tellement profond qu'il m'a façonnée au point que je l'ai retransmis à mes propres enfants sans m'en rendre compte. Un réflexe qui manque cruellement aux générations montantes, qu'elles soient navigatrices ou pas. Revenons aux deux droites tracées à partir des amers. Petit à petit, par tâtonnements et sous la pédagogie discrète de papa, la gamine que j'étais s'est tout de même rendue compte d'un certain degré d'approximation dans l'opération des deux droites.

Par exemple, sur une mer agitée le cap relevé est moins précis que par mer calme, parce que la boussole est moins stable. Quelques degrés d'écart sur le tracé des deux droites conduisent à des intersections de droites en des endroits différents. Problème similaire lorsque le seul amer dont on dispose est le bord d'une côte ou d'une île, tout écart sur l'angle relevé va entraîner un écart sur l'identification du point de départ de la droite, à cause de la courbure de la côte. D'autre part, si mes deux amers choisis n'étaient pas très éloignés l'un de l'autre, faute de mieux, l'angle des deux droites entre elles étant aigu, même la précision du tracé, voire l'épaisseur du trait de crayon, pouvait modifier significativement le lieu d'intersection.

Pire encore si j'oubliais de corriger l'angle de la déclinaison magnétique ! Adieu l'illusion de la certitude, le doigt pointé se promenait, hésitant, autour de l'intersection des deux droites: "on est quelque part par là ..."

Et que dire en cas de doute sur l'identification de la pointe ou du mont, dans une zone côtière bien pourvue au rayon pointes & monts ! L'angoisse du navigateur débutant m'étreignait quelques fois, un vertige: "où sommes nous en fait ?"

Surtout quand à force d'erreurs cumulées, mes droites en venaient à se croiser dans la zone grise des cartes, celle qui marque la terre ferme, alors que les mouvements doux ressentis par mon corps plaident indubitablement pour la thèse "encore à flot". Ca fissure la notion de certitudes, de pointer son doigt sur la terre ferme après un point soigneusement tracé, n'est-ce pas ? Ça laisse des traces, d'apprendre une méthode rigoureuse et son incertitude intrinsèque si tôt.



Ça forge un regard sur le monde, sur les méthodes, sur les certitudes, sur les déductions, sur les mesures, sur les gens qui font les mesures et sur ce qu'ils en font, de leurs mesures, pour produire des affirmations. De nombreuses années plus tard, je me suis délectée dans l'apprentissage des statistiques et probabilités, enfin une approche fouillée et méthodique des incertitudes elles-mêmes ! Encore plus d'année plus tard, après avoir quitté les sciences dures pour les sciences tendres, j'ai adopté sans la moindre résistance la notion d'hypothèse, en matière de comportements humains: les observations permettent de formuler des hypothèses mais seule l'épreuve de réalité permettra, éventuellement, de confirmer, à posteriori, que l'hypothèse était juste.

Triangulation

Pour sortir du vertige, si on avait de la chance avec la configuration de la côte, il fallait un troisième relevé, une troisième droite. Et là, découverte lumineuse: avec deux droites on a toujours une intersection, juste ou fautive, mais avec trois, on a tout autre chose! Parce que, sachez-le, je l'ai vérifié en quarante années de relevés manuels, la troisième droite ne croise jamais les deux autres au même point: elle forme un triangle! Et ce triangle donne deux sortes d'informations: en premier lieu sa position donne une idée de l'endroit où l'on se trouve, et en second lieu sa dimension donne une idée de la justesse de l'idée précédente. Plus le triangle est petit, plus on a de chances qu'il indique réellement la position du bateau.

Aujourd'hui, lorsque les conditions sont mauvaises, en mer ou dans la vraie vie, je ressens cette impulsion de « trianguler », de prendre un autre relèvement, de confirmer par les lumières de la côte ce que le GPS raconte, de prendre un autre avis.

Aujourd'hui je me surprends souvent à vérifier par Internet ce qui circule sur le dernier sujet qui m'a prise à contre-bon-sens. Même le choix de mes lectures d'information quotidienne sont influencées par cette logique : Courrier International, de ce point de vue, m'offre une « triangulation » des avis sur les grands dossiers, qui a quelque chose de profondément nourrissant pour moi.

Aujourd'hui, lorsque je vois mon fils de 18 ans questionner un adulte de plus à propos des choix de métier, je lui dis: tu sais ce que tu fais, là ? Tu "triangles". Un ou deux avis, c'est bien, mais ça ne suffit pas. A partir du troisième, seulement, tu commences à savoir la marge d'incertitude de ta décision, la diversité possible des points de vue, l'étendue de tes options.

