

Officier de port 2026 : version et thème en anglais

Proposition de corrigé — non officielle. Session 2026, interne et externe : traduction intégrale de la version et des huit phrases maritimes.

[Sujet officiel](#) · [Annales de ce concours ou examen](#)

Version : innovations dans les infrastructures portuaires

Façonner l'avenir des opérations maritimes

Les infrastructures portuaires de base — qui comprennent des ouvrages essentiels de génie civil maritime et terrestre, tels que les bassins dragués, les murs de quai, les postes d'amarrage et les brise-lames — constituent un actif déterminant pour la capacité globale d'un port et le volume de marchandises qu'il traite. Si ces ouvrages fondamentaux nécessitent d'importants investissements des autorités portuaires, les superstructures, notamment les équipements spécialisés de manutention comme les portiques de quai, les portiques de parc et les véhicules à guidage automatique, sont gérées par les exploitants des terminaux afin d'optimiser les flux de marchandises et de faciliter les liaisons avec l'arrière-pays. Les programmes de développement portuaire visent à moderniser ces infrastructures et à mettre en œuvre des innovations technologiques, telles que les systèmes d'information communautaires portuaires, pour améliorer l'efficacité des opérations et de la logistique maritime.

Un élément essentiel de cette modernisation est l'alimentation électrique à quai, également appelée raccordement au réseau terrestre ou alimentation électrique maritime de substitution, une technologie indispensable à la durabilité des ports. Ce procédé fournit de l'électricité du réseau terrestre à un navire à quai et permet d'arrêter complètement ses moteurs diesel auxiliaires, qui brûlent du fioul lourd ou du gazole marin. Ce transfert de charge élimine largement les émissions atmosphériques provenant du navire, en particulier les oxydes d'azote, les oxydes de soufre et les particules. Il permet de respecter la réglementation de l'OMI relative aux zones de contrôle des émissions et facilite une décarbonation presque totale de l'escale.

En ce qui concerne le navire, l'adoption de nouveaux combustibles de propulsion tels que l'hydrogène liquide et l'ammoniac présente des difficultés et des avantages distincts durant son escale, ou sa période à quai. Les systèmes de confinement de l'hydrogène liquide nécessitent des réservoirs cryogéniques très spécialisés et une isolation répondant à des exigences strictes. Leur implantation et leur stockage imposent d'importantes contraintes d'aménagement qui affectent la capacité de chargement et nécessitent des installations dédiées de soutage dans le terminal.

À l'inverse, si l'ammoniac nécessite des réservoirs sous pression ou un stockage réfrigéré et présente un risque important de toxicité, sa densité énergétique volumique supérieure à celle de l'hydrogène liquide permet une meilleure stabilité du navire et, potentiellement, une incidence moindre sur son agencement général. Un avantage essentiel des deux combustibles est la réduction importante des émissions à bord, notamment l'élimination des oxydes de soufre et des particules pendant le fonctionnement des moteurs auxiliaires à quai, conformément aux réglementations sur les ports écologiques.

Toutefois, l'obligation d'établir des zones de sécurité autour des opérations liées à l'ammoniac et le besoin de nouveaux dispositifs de protection contre les dangers, par exemple une ventilation spécifique et la détection des fuites, imposent des règles complexes de conception des navires et de sécurité des terminaux pour la manipulation des combustibles. En outre, le faible point d'éclair de l'hydrogène liquide et le caractère corrosif de l'ammoniac exigent des collecteurs de soudage spécialisés et des matériaux de tuyauterie de haute qualité afin de garantir l'intégrité structurelle et d'éviter la dégradation des matériaux pendant le ravitaillement.

Thème : communications maritimes

Ces propositions privilégient le vocabulaire et les formulations des SMCP (*Standard Marine Communication Phrases*), les phrases normalisées de communication maritime de l'OMI. Les horaires sont explicitement distingués en heure locale et UTC.

- **Are all your springs ready for letting go?**
- **Your present course and speed create a dangerous situation. Alter course to west immediately.**
- **Stand by to receive the heaving line aft on the port side.**
- **The pilot will board three nautical miles north of Dunnet Head Lighthouse at zero eight three zero local time.**
- **I am constrained by my draft. The maximum permitted draft in the fairway is one two decimal five metres.**
- **Anchor at position WA15 with five shackles in the water.**
- **My vessel is moored at the berth. I request permission to rig the gangway.**
- **Your berth is not clear. Hold position until further instructions. The new berthing time is one six three zero UTC.**

Repères de traduction

Les **gardes** sont les *springs*, aussières limitant les déplacements longitudinaux. La **touline** est la *heaving line*, le **chenal** le *fairway*, et la **passerelle d'accès** la *gangway*. Ici, « cinq maillons dans l'eau » désigne cinq longueurs normalisées de chaîne, **five shackles**, pas cinq petits anneaux. « Arrière bâbord » combine *aft* et *port side* ; traduire seulement par *aft* perd une information.

La version restitue les affirmations du texte ; certaines appellent une réserve technique. Le raccordement à quai supprime les émissions des moteurs arrêtés, mais son bilan carbone dépend du réseau électrique et des autres équipements utilisés. Une combustion d'ammoniac peut nécessiter un traitement des oxydes d'azote. Sa densité énergétique ne garantit pas à elle seule la stabilité, qui dépend de la disposition des masses et de la conception du navire. Enfin, le « point d'éclair » est une expression inadaptée pour décrire à elle seule les dangers de l'hydrogène cryogénique : inflammabilité, fuites et très basse température sont à distinguer. Ces réserves n'autorisent pas à supprimer des phrases de la traduction.

[Phrases normalisées de l'OMI, résolution A.918\(22\).](#)