

LE PLAISANCIER et LES DISPOSITIFS DE SÉPARATION DE TRAFIC EN MANCHE OUEST

1 – PRÉAMBULE

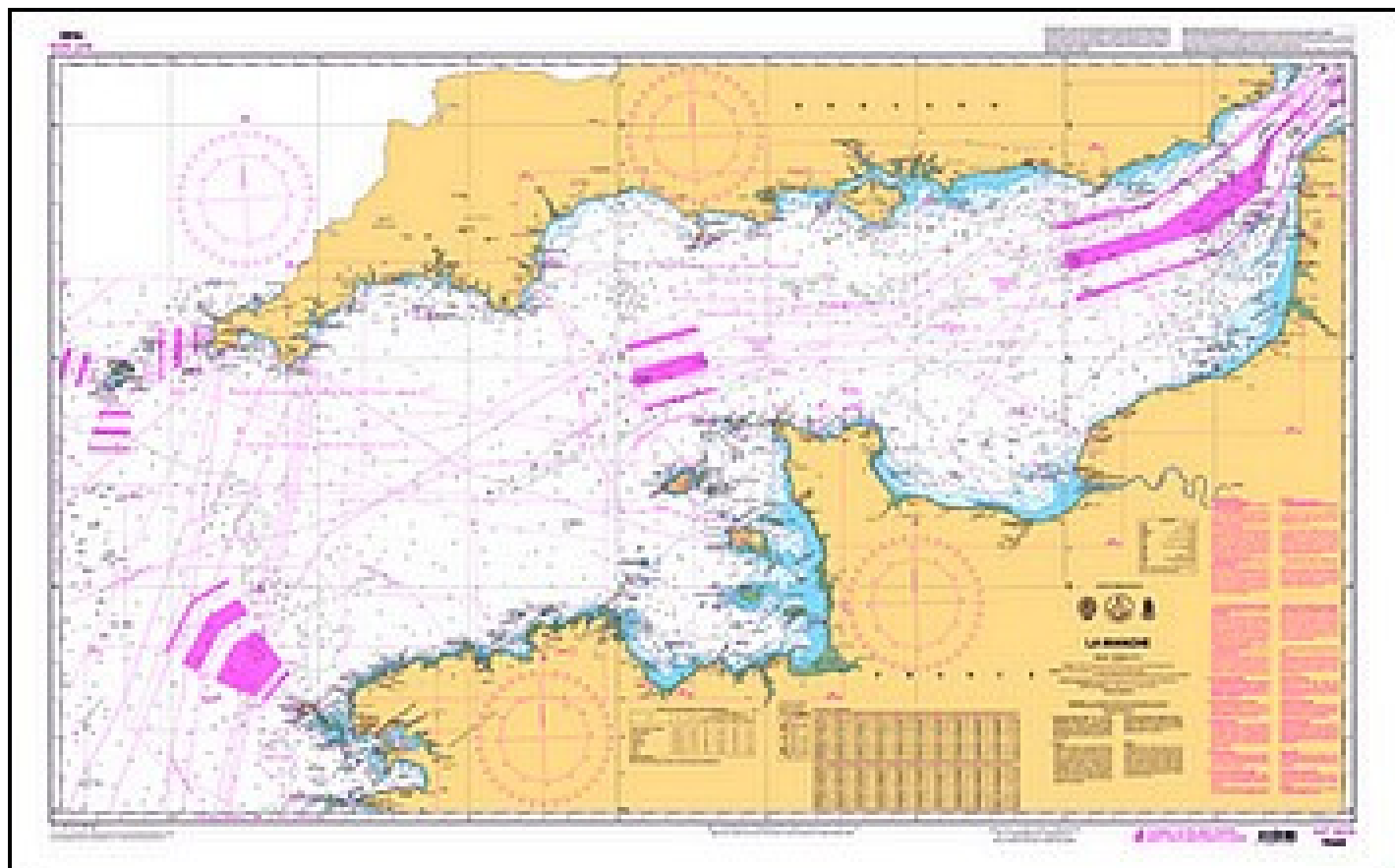
POURQUOI EN PARLER ?

Pour ceux qui veulent faire un St Malo / Sud Grande-Bretagne via Sark ou Guernsey, ou un Brest / Scilly, autant savoir de quoi il retourne.

Ils pourront en effet avoir à passer près de, ou traverser un ou deux des 3 Dispositifs de Séparation de Trafic (D.S.T.) mis en place en Manche Ouest. (en anglais T.S.S. pour Traffic Separation Scheme) :

- Les Casquets
- Les D.S.T. de Scilly / Land's End
- Ouessant

On détaillera d'abord chacun de ces D.S.T puis on insistera sur les règles et précautions à suivre par le Plaisancier à l'approche ou dans un D.S.T.



RAPPEL : Jauge des navires.

Depuis 1969, (82 en France), les navires sont jaugés en U.M.S. (Universal Measurement System). Leurs jauges brute et nette s'expriment par un nombre SANS UNITÉ.

Exemple : J.B. 6600

Il s'agit du volume (en tonneaux) des espaces clos du navire (J.B.) x un coefficient selon les types de navires.

Ce système ne s'applique que :

- aux navires de plus de 24 m
- effectuant une navigation internationale
- construits après 1982 ou encore existants si construits avant 82.

Pour les autres, l'ancien système est toujours en vigueur, exprimé en tonneaux de jauge de 100 pieds cube soit 2,83 m³.

La jauge U.M.S d'un navire est utilisée :

- non seulement pour le calcul des taxes qui le frappent,
- mais aussi pour le situer par rapport à certains règlements (O.M.I. par ex.) (Voir 5 D.S.T d'Ouessant).
- de plus, les nouveaux brevets d'officiers se réfèrent aux jauges U.M.S. (Exemple Capitaine 3000).

2 - QU'EST-CE QU'UN D.S.T ?

C'est un dispositif conçu par un État riverain, approuvé et mis en place par l'O.M.I, destiné à réduire les risques d'abordage et de pollution dans une zone à proximité de terre où le trafic maritime est dense dans les 2 sens. Il canalise les flux « montants » et « descendants ». Situé en général dans les zones de changement de route, au passage de caps ou dans les passages étroits.

Un D.S.T. comprend au minimum 2 voies (ou couloirs) de circulation à sens unique séparées par une Zone de Séparation plus ou moins large. Il est limité à l'extérieur par 2 bandes plus étroites.

La zone entre la côte adjacente et la voie la plus à terre est dite Zone de Navigation côtière (**Inshore Traffic Zone**).

Peuvent y naviguer les bateaux de pêche et de plaisance et autres de moins de 20 mètres, et les navires autres sortant ou rejoignant un port de la côte adjacente.

La navigation dans un D.S.T. est soumis à des règles particulières.

Les navires y sont surveillés par les radars de Centres de contrôle à terre (CROSS ou C.G.) à qui ils sont tenus de se signaler en y entrant (Compte-rendus de navires de format normalisé).

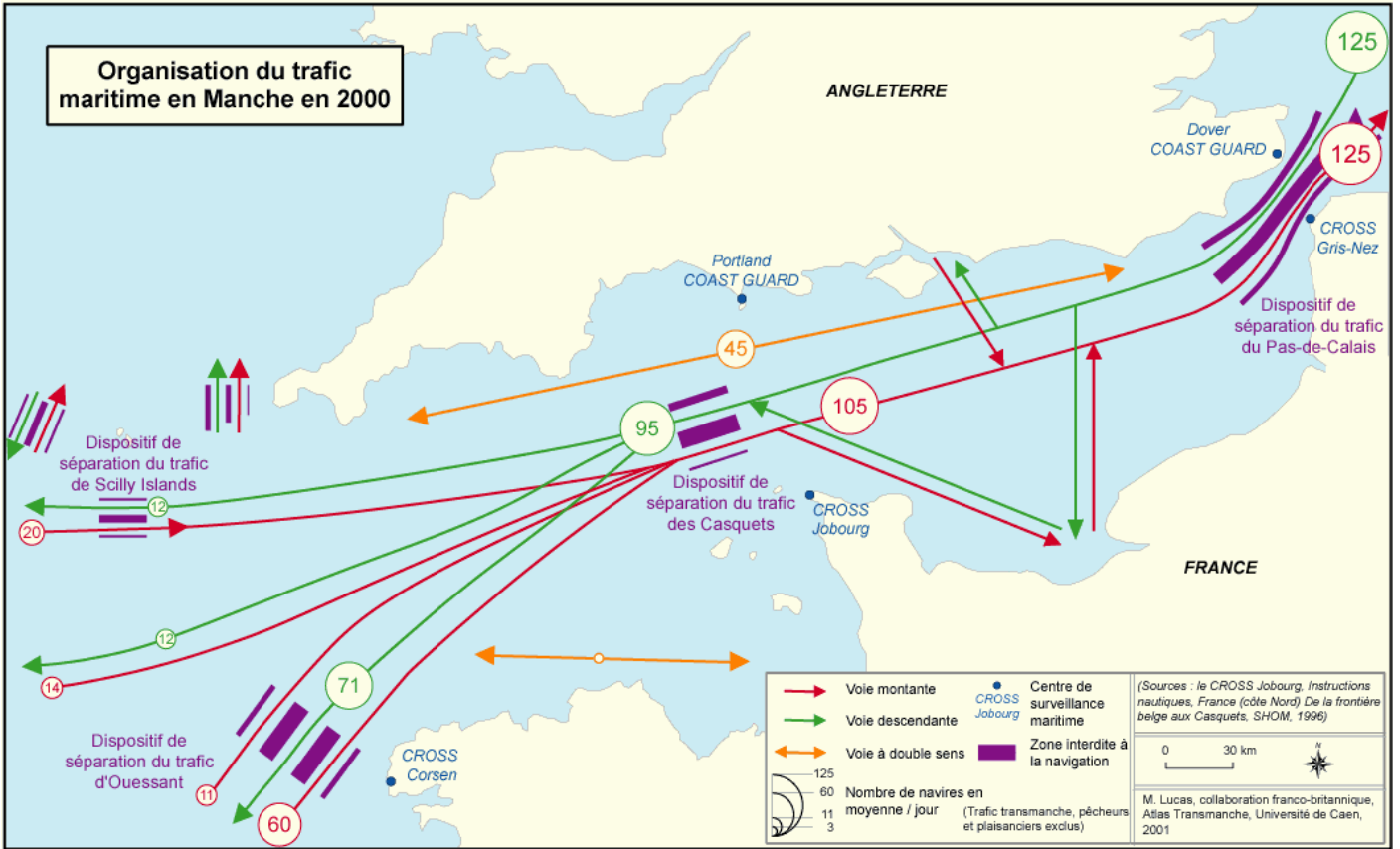
En Manche, ils ont été installés en prévention ou à la suite d'accidents majeurs.

VOLUME DE TRAFIC EN MANCHE

- 100000 navires / an (250 à 300 / jour au Pas de Calais)
- 100 millions de T / an d'hydrocarbures
- 16 millions de T / an de produits chimiques en vrac
- 12 millions de T / an de marchandises dangereuses

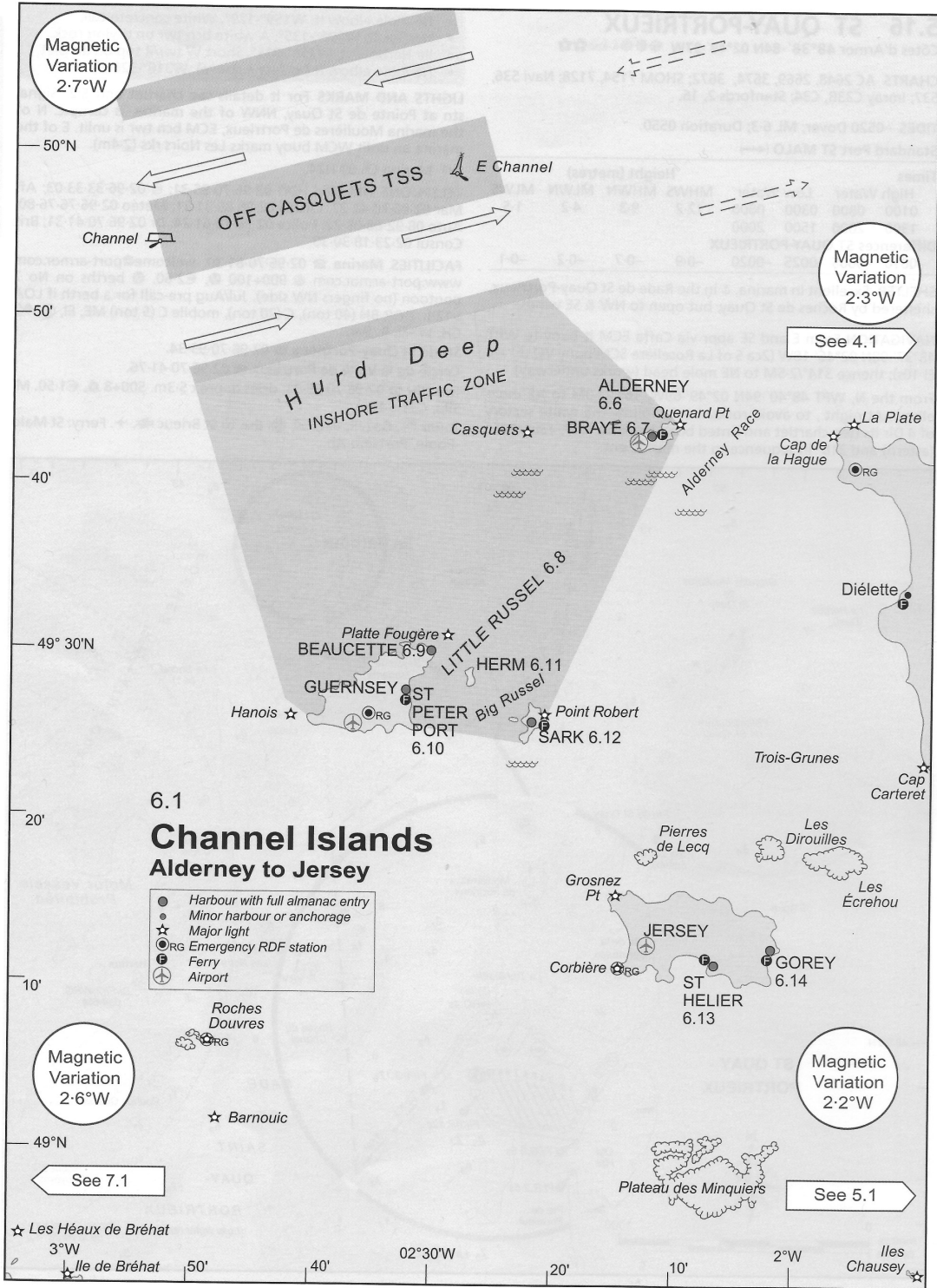
Outre le trafic océanique « montant » et « descendant » à destination ou en provenance d'Europe du Nord, il faut compter avec les lignes transversales, de ferries surtout, qui effectuent plusieurs traversées par jour entre France et Grande-Bretagne.





3 – LE D.S.T. des CASQUETS

Area map – Distance table



C'est le plus simple des 3.

Il comprend 2 voies de 5' de large et une zone de séparation de 5', le tout sur 20' de long.

La voie la plus à terre est « montante » et commence à 20' dans le 345 du feu des Hanois (Pte W de Guernsey).

Le sens du trafic est perpendiculaire à cette ligne, soit 075 / 255.

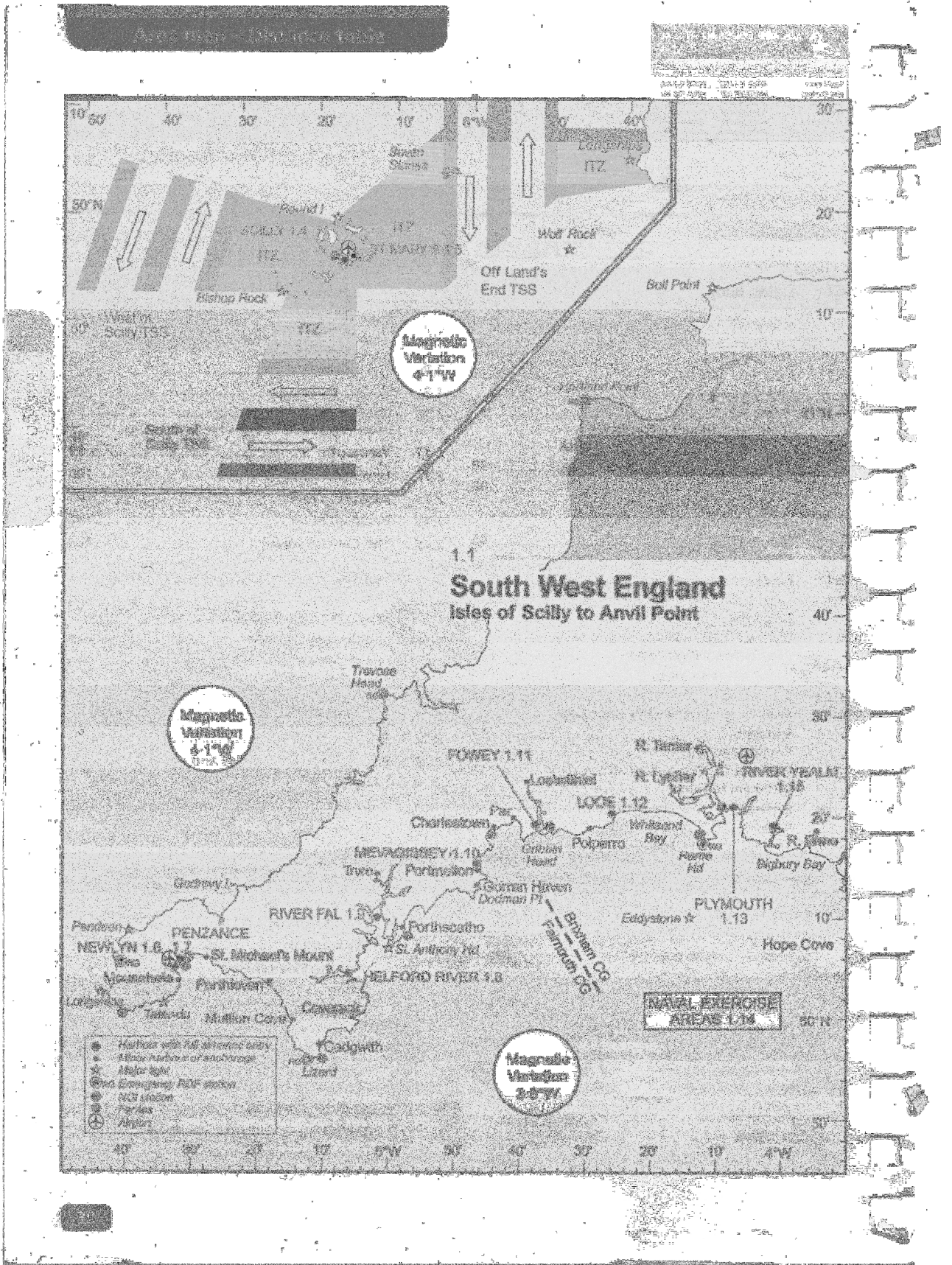
La Zone de navigation côtière forme un polygone irrégulier englobant Guernsey, Sark et Alderney. Elle est limitée à l'W par la ligne au 345 sur 20' et au N par la limite S du D.S.T soit sur 20' au 075.

2 feux flottants (bouée-phare ou bateau-feu) marquent les extrémités de la zone de séparation.

Ce D.S.T. est contrôlé conjointement par le CROSS Jobourg et par Portland Coast Guard.

La densité de passage est d'environ 200 navires / jour.

4 - LE D.S.T. des SCILLY et LAND'S END



C'est un ensemble de 3 D.S.T. à 2 voies qui entourent l'archipel des Scilly :

- West Scilly orienté 020 / 200
- South Scilly orienté 090 / 270
- Off Land's End orienté 000 / 180

Leur longueur moyenne est de 10'.

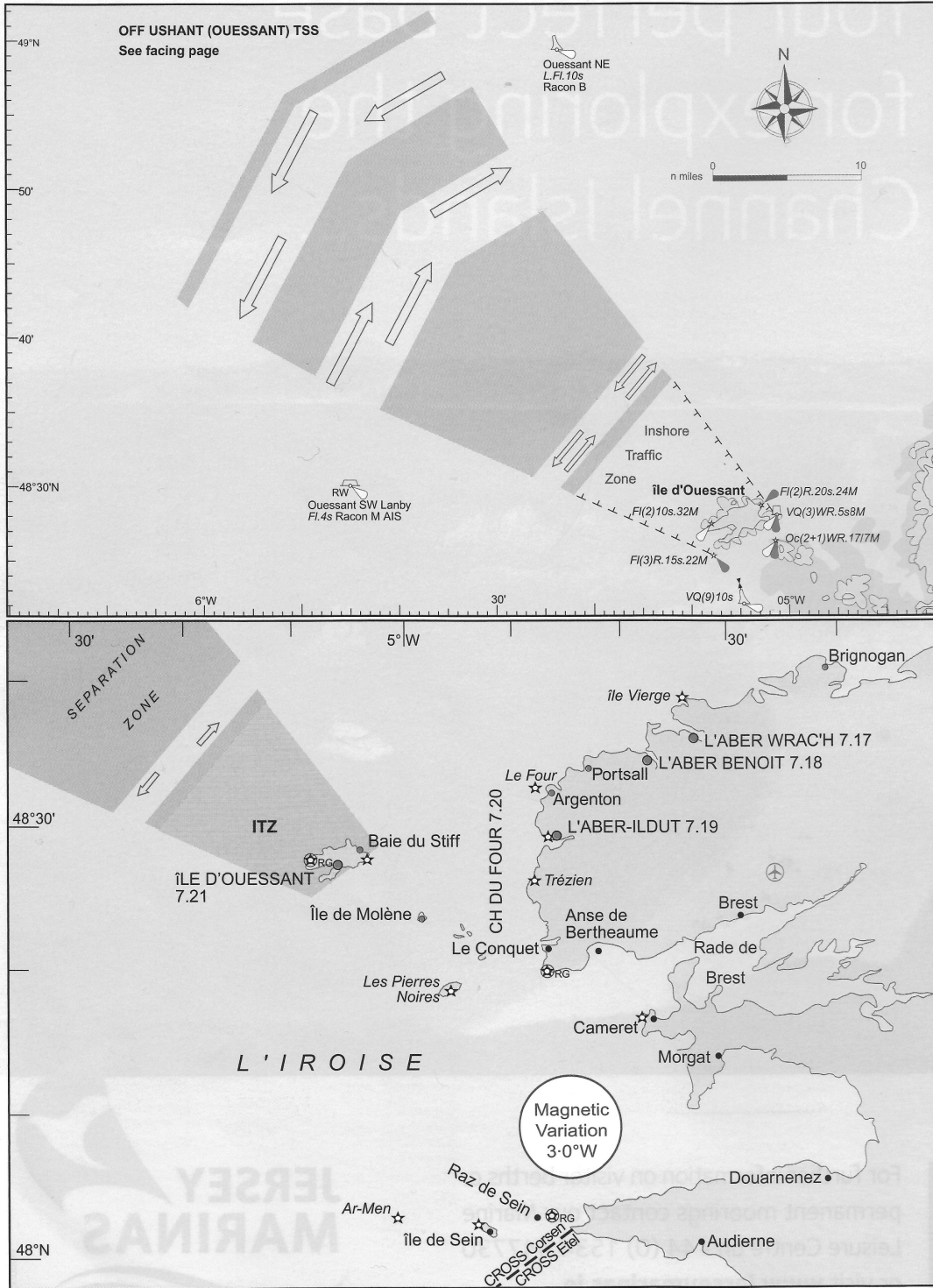
Ils ne sont pas balisés sauf sur la limite W de la voie « descendante » du D.S.T. de Land's End qui est marquée par le bateau-feu de Seven Stones.

Ce D.S.T. est contrôlé par Falmouth Coast Guard.

Le volume de trafic est bien moins important qu'aux Casquets et Ouessant. Il s'agit des navires entrant ou sortant de la Mer d'Irlande et du Canal de Bristol et ceux en provenance ou à destination de la côte Est des U.S.A ou du Canada.

5 – LE D.S.T. D'OUESSANT

Area map – Distance table



C'est le plus complexe des 3, parce qu'il a 3 voies dont une à double sens, et les 2 voies principales ne sont pas rectilignes.

Il a été mis en place après le naufrage de l'Amoco Cadiz en 1978 et a subi diverses modifications depuis. La dernière date du 31/05/2013.

Pour le délimiter, on porte :

- du feu de Men Korn une ligne au 323 sur 26' et au 329 sur 15'
- du feu de la Jument une ligne au 293 sur 40'

D'Ouessant vers le NW, on trouve :

- à 10' de la côte NW d'Ouessant, une première voie de 2' de large et 11' de long, à DOUBLE SENS, orientée 040 / 220, avec sa bande de limitation de 1' de large. Elle est réservée aux navires à passagers quelque soient leur provenance ou leur destination (nouveau) et aux navires de charge de JB inférieure à 6600 **autres que transports d'hydrocarbures et matières dangereuses**, en transit entre les Caps Finisterre et La Hague,
- une première Zone de Séparation de 11 à 13' de large sur 11 à 16' de long,
- la voie « montante » de 5' de large sur 18' de long, orientée au 028 et au 060 (elle forme un coude). Elle est obligatoire pour tous les navires de charge de JB supérieure à 6600, y compris les transports d'hydrocarbures et matières dangereuses,
- une deuxième Zone de Séparation de 5' de large sur 20 à 23' de long,
- la voie « descendante » de 5' de large sur 24' de long, orientée au 240 et au 208, avec sa bande de limitation extérieure de 1' de large. Cette voie est obligatoire pour les mêmes navires que les « montants ».

La Zone côtière forme un trapèze entre la côte NW d'Ouessant et la bande de limitation de la voie à double sens.

2 feux flottants avec Racon et AIS signalent les entrées des 2 voies : Ouessant SW pour les « montants » et Ouessant NE pour les « descendants ».

Ce D.S.T. est contrôlé par le CROSS Corsen.

La densité de passage est d'environ 150 à 160 navires par jour.

La plupart des navires « montants » vont rejoindre la voie montante des Casquets.

6 – PLAISANCIER et D.S.T.

QUESTION : un plaisancier peut-il naviguer dans un D.S.T. ?

RÉPONSE : OUI, sous condition

- de respecter certaines règles
- de faire preuve de bon sens marin.

LES RÈGLES

Elles sont édictées par le RIPAM, dans sa règle 10 :

- les navires de moins de 20 mètres et les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires à propulsion mécanique qui suivent une voie de circulation (10 j). (Idem pour les navires en train de pêcher). **Un voilier y perd donc sa priorité sur un navire à p.m.**
- si l'on doit couper une voie de circulation, faire un cap perpendiculaire à la direction générale du trafic (10 c). **Donc, si l'on aborde un D.S.T. sous une route oblique, il faudra changer de cap pour le traverser perpendiculairement.**
- Si la route du plaisancier passe près d'un D.S.T., s'en écarter aussi largement que possible (10 h).
- Si on navigue près des extrémités d'un D.S.T, assurer une vigilance particulière (10 f). C'est en effet là que les grands navires sortant du D.S.T. peuvent avoir à changer de route.
- L'interdiction générale de mouiller dans un D.S.T (10 g) sera hors de propos pour le plaisancier, vu les profondeurs rencontrées.
- Facultatif : les navires de jauge brute supérieure à 300 sont tenus de se signaler au Centre de contrôle concerné ; pour les autres, le volontariat est recommandé. Ne pas hésiter à le faire si on est à portée V.H.F.

LE BON SENS MARIN

En pratique, si un plaisancier doit entrer dans un D.S.T, c'est pour le **traverser le plus vite possible.**

- donc, **utiliser son moteur à moins que sa vitesse sous voile soit suffisante**
- pour franchir l'espace entre 2 cargos qui se suivent, **passer autant que possible plus près de l'arrière du premier que de l'avant du suivant**
- couper une voie de circulation n'est pas plus difficile la nuit que le jour (bien connaître les feux des navires à p.m.), si ce n'est qu'on apprécie moins bien les distances. Donc redoubler de vigilance
- il faut savoir qu'un navire qui suit une voie de circulation peut en sortir avant l'extrémité du D.S.T. Il le fera alors sous un angle aussi faible que possible par rapport au sens de circulation. Donc, **toujours surveiller la route des bâtiments approchant**
- enfin, en cas de brume ou autre cause de mauvaise visibilité, **NE PAS S'ENGAGER** dans un D.S.T. Disposer du radar et de l'A.I.S peut aider, mais il faudra être expérimenté et sûr de soi.

Toutes ces recommandations sont valables pour la bande de 15' de large qui sépare NE Ouessant et SW Casquets, où le flux de navires est continu.