E . Éléments Essentiels

E 1. Plan de la zone

E 1.1. Mesures d'organisation du trafic
Ce guide reprend les mesures d'organisation du trafic, qui sont :
- Les dispositifs de séparation de trafic tels que définis par l'OMI ;
- Les voies principales de trafic, y compris celles à double sens ;
- Les voies de navigation côtière ;
- Les voies d'accès aux ports quand elles existent.

E 1.2. Principales aides à la navigation
Les principales aides à la navigation associées aux mesures d'organisation du trafic sont :
- Les phares principaux ;
- Les établissements de signalisation maritime facilitant le repérage des systèmes d'organisation du trafic ;
- Les MRCC.

Il y a également un certain nombre de cartouches qui viennent compléter les cartes, et qui reprennent des conseils ou dispositions adoptés par des États ou l'OMI.

E 1.3. Avertissement
Les indications, schémas, représentations géographiques figurant sur ce guide ne doivent pas être utilisés pour la navigation car ils ont uniquement pour vocation de présenter sous forme synthétique une aide à la préparation d'une navigation dans la zone. Ainsi, il convient à chaque fois de se référer aux publications réglementaires ou légales, aux cartes marines aux échelles les plus appropriées et aux documents nautiques couvrant la zone.

E 1.4. Tableau des légendes : Cf. Cartouche.

E 1.5. Points d'embarquement des pilotes, zones officielles de mouillage ou d'attente, de transfert de cargaison
Les points d'embarquement de pilote figurent sur ce guide à titre d'indication. Il convient de se référer aux cartes marines et aux ouvrages nautiques en vigueur, pour connaître de façon précise les positions des points ou zones d'embarquement, les fréquences d'appel et de travail, ainsi que les règles pour obtenir un pilote, les conditions de pilotage, à l'arrivée comme au départ.
Il en est de même pour les zones de mouillage ou d'attente : les postes sont attribués par les autorités gestionnaires, qui sont indiquées dans les *Instructions Nautiques*. Ne figurent pas sur ce guide les multiples petites zones de mouillages légers côtières, que l'on retrouve sur les cartes marines de détail ou dans les *Instructions Nautiques*, baptisées « zones de mouillage et d'équipements légers » ou « ZMEL » dans les publications françaises.
Une seule zone de transbordement existe, située à l'Est du Cotentin. Son utilisation est soumise à l'autorisation de la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord. Il convient de se référer à l'arrêté 29/94 du 13 septembre 1994 du préfet maritime ou aux I*nstructions Nautiques (C21).*

E 1.6. Points ou limites des zones où un contact radio est demandé
Seules les zones principales sont portées sur le guide. Elles correspondent aux zones adoptées par l'OMI et pour lesquelles un compte rendu obligatoire ou non doit être effectué. Il s'agit des :
- DST d'Ouessant, avec le compte rendu OUESSREP obligatoire ;
- DST des Isles of Scilly et de Land's End volontaire ;
- DST des Casquets, avec le compte rendu MANCHEREP obligatoire ;
- DST du Pas de Calais, avec le compte rendu CALDOVREP obligatoire.

Les services de trafic maritime (STM ou VTS) de Sunk, Au West Hinder, Au North Hinder et Aux abords de Hoek van Holland, également adoptés par l'OMI, ont des conditions de contact propres, parfois complexes car dépendant de sous-zones, qu'il convient de consulter dans les paragraphes suivants ou dans les documents nautiques de référence.
Les services de trafic maritime (STM ou VTS) de la baie de Seine, de Calais et de Dunkerque sont également définis, leurs conditions sont fixées par des arrêtés du préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord.
La plupart des zones sont portées sur la carte, il convient de consulter les paragraphes suivants et de se reporter aux ouvrages nautiques ou textes de référence.

E 1.7. Position avec baptême des systèmes d'organisation de trafic
Tous les systèmes cités au E 1.6. figurent sur le guide, hormis les sous-zones de contact radio.

E 2. Préparation de la traversée
a) Généralité
La densité du trafic dans la Manche, le Pas de Calais et la partie Sud de la mer du Nord, et les dangers au large des côtes rendent indispensable de préparer soigneusement la traversée de ces zones. Il faut réunir les informations nautiques et les sélectionner : il s'agit là d'une première évaluation. C'est l'objectif de ce guide, rédigé suivant la publication S-49 de l'OHI.
Il faut ensuite porter le projet détaillé sur les cartes de navigation. On entreprend enfin, dans un troisième temps, l'exécution de la traversée elle-même. Il faut alors tenir compte des avertissements de navigation nouveaux et procéder constamment au contrôle de la progression le long de la route prévue et s'assurer en permanence du bon fonctionnement des instruments de navigation. Pour la diffusion des renseignements de sécurité maritime, voir les paragraphes U 4.2. et U 4.3., les avertissements de navigation français sont également disponibles sur la plateforme *PING*, portail de l'information nautique (https://portail.ping-info-nautique.fr).

b) Préparation de la traversée
Après avoir pris connaissance des avis, avertissements et renseignements concernant la navigation dans la zone, vous tracerez sur les cartes de navigation les routes choisies en inscrivant les caps, notant les dangers, les relèvements de garde et les amers utiles. Il faut ensuite déterminer les points clés de la traversée et les noter sur un carnet de passerelle.
Ces points clés concernent :
- la vitesse de sécurité (tenant compte du surenfoncement et de la gîte) et les variations de vitesse ;
- les positions où vous prévoyez les changements de situation de l'appareil propulsif ;
- les changements de cap (tenant compte des courants de marée qui peuvent être forts (voir U 6.2.) ;
- les points d'appel ou de compte rendu à adresser aux STM, aux CROSS/MRCC ou aux stations de Coastguard (voir U 1.3.) ;
- les points à partir desquels une veille VHF particulière doit être prise et assurée ;
- les hauteurs d'eau minimales admissibles sous la quille ;
- les lieux où il est nécessaire de connaître la position du navire avec une grande précision ;
- les manœuvres prévues à l'approche d'un point de prise de pilote ;
- les dispositions prévues pour rallier des eaux sûres en cas d'urgence ;
- toutes informations complémentaires utiles (heures des pleines et basses mers, des levers et couchers de soleil, direction et vitesse des courants de marée, etc.).

c) Exécution de la traversée et contrôle de la position du navire
Les modalités d'exécution dépendront :
- de l'état des équipements du navire ;
- des conditions météorologiques et de la visibilité ;
- de toute autre information du moment, donnée par le pilote ou diffusée par les STM ou les Coastguards.

Les officiers de quart, même s'ils sont assistés par un pilote, doivent contrôler la position du navire avec précision, notamment dans les passages resserrés. Il est à noter que la zone du présent ouvrage est couverte par des stations GPS différentiel dans la partie Sud de la mer du Nord.

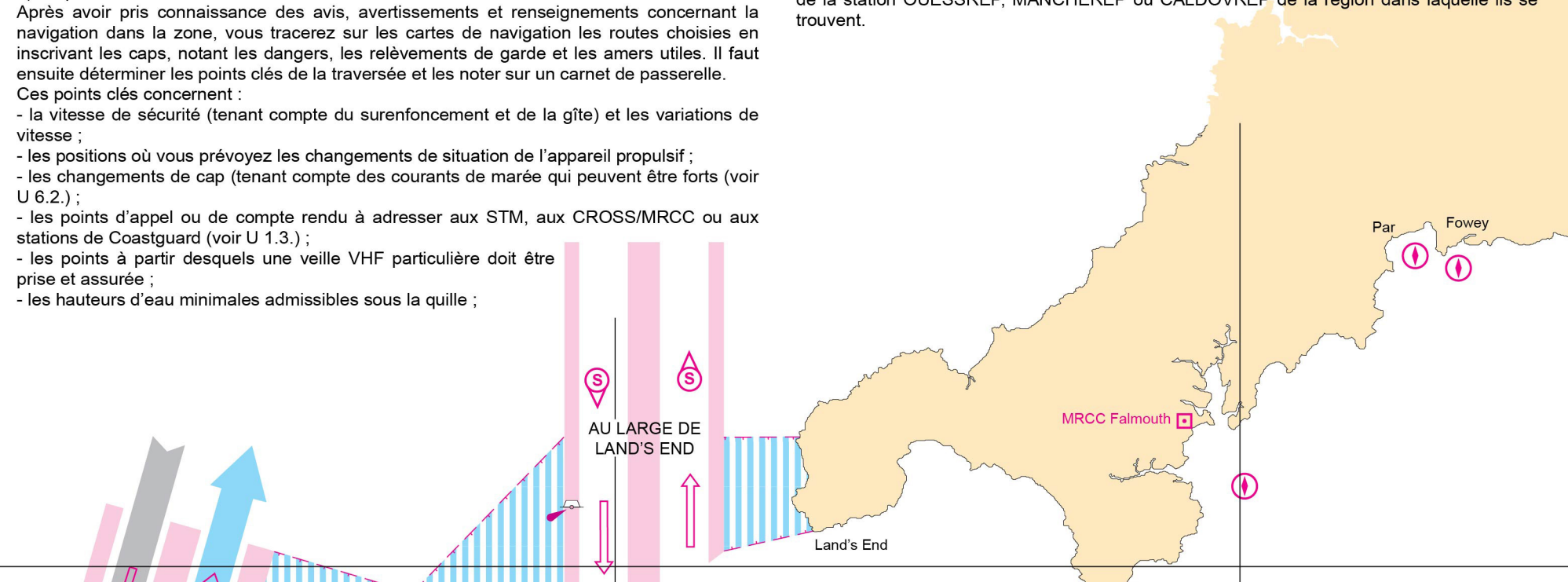
E 2.1. Règles et recommandations de l'OMI

E 2.1.1. Généralités
Compte tenu de la géographie et de l'importance du trafic dans la zone Manche / Pas de Calais / Sud de la mer du Nord, un certain nombre de dispositifs de séparation de trafic et des zones de navigation côtière ont été adoptés par l'OMI. Ces dispositifs imposent des directives particulières de contacts et comptes rendus aux navires de jauge brute supérieure ou égale à 300.
L'OMI a également approuvé le système obligatoire de comptes rendus de navires-citernes d'Europe occidentale WETREP, qui est en vigueur dans la zone particulièrement vulnérable des eaux d'Europe occidentale pour les navires d'un port en lourd supérieur à 600.
À celles-ci s'ajoutent les STM de la baie de Seine, de Calais et Dunkerque.
L'OMI recommande ainsi aux navigateurs remontant la Manche pour gagner le DST du Pas de Calais (ou inversement), d'emprunter le DST des Casquets.
Il convient aussi d'être attentif aux avertissements relatifs à la route en eau profonde, partie de la voie montante du DST du Pas de Calais et aux eaux adjacentes de celui-ci.
Il importe que les navires passant par cette zone écoutent les émissions diffusées en VHF par les services d'information français et britanniques qui donnent des indications sur le trafic, la navigation et la visibilité dans la Manche et le Pas de Calais. L'OMI recommande que les navires d'une jauge brute supérieure ou égale à 300 soient équipés d'un système électronique de localisation approprié à la zone afin d'améliorer leur navigation dans les systèmes d'organisation du trafic.
Les navires ayant des avaries affectant la sécurité doivent les signaler et prendre les mesures appropriées pour les réparer avant d'entrer dans le Pas de Calais. Ces avaries sont signalées par des comptes rendus SURNAV-AVARIE (voir E 4.3.), et des comptes rendus OUESSREP, MANCHEREP ou CALDOVREP pour les navires d'une jauge brute supérieure ou égale à 300.

E 2.1.2. Trafic hors voies de circulation
Un important trafic traversier existe dans la Manche et le Pas de Calais, ce qui augmente les risques de collision. Il en est de même pour la navigation de plaisance ou celle des navires de pêche qui ne doivent pas gêner les navires faisant route dans les voies de circulation.
Il est rappelé aux navigateurs que les règles de la convention COLREG de 1972 s'appliquent en tout temps.

E 2.1.3. Pilotage
Les capitaines de navire circulant en Manche et dans le Pas de Calais peuvent demander le service de pilotes hauturiers.

E 2.1.4. Marées
Lors des calculs de marée, les navigateurs doivent prendre en compte que la hauteur déterminée est parfois inférieure de plus d'un mètre au milieu du Pas de Calais à celle calculée pour le port de référence.

E 2.1.5. Comptes rendus obligatoires ou volontaires des mouvements des navires
En Manche et dans le Pas de Calais, il existe plusieurs systèmes, obligatoires ou volontaires, de comptes rendus de navires. Ces systèmes ont pour but d'apporter une aide aux navigateurs, d'améliorer la sécurité de la navigation et de réduire les risques de pollution des côtes de France et du Royaume-Uni dans cette région. Ces systèmes ne déchargent en aucune façon les capitaines de leurs responsabilités : il leur incombe d'assurer la sécurité de leur navigation. Les principaux systèmes sont :
- OUESSREP, MANCHEREP et CALDOVREP, trois systèmes de l'OMI obligatoires pour les navires d'une jauge brute supérieure ou égale à 300 (voir E 4.1.) ;
- WETREP, système de compte rendu obligatoire pour les navires-citernes transportant des produits pétroliers lourds. Approuvé par l'OMI (résolution MSC.190 (79) du 6 décembre 2004), ce système s'applique dans la « zone particulièrement vulnérable des eaux d'Europe occidentale » aux navires d'un port en lourd supérieur à 600 (voir E 4.2.) ;
- SURNAV, système français obligatoire pour tous les navires transportant des matières dangereuses ou polluantes (voir E 4.3.).

Les renseignements à fournir pour tous ces systèmes de comptes rendus sont ceux du format normalisé donné dans l'appendice de la résolution A.851 (20) de l'OMI.
Les points d'appel de compte rendu, les STM et les stations de Coastguard sont indiqués sur le guide.
Les STM et les stations de Coastguard diffusent des bulletins d'information (informations sur le trafic, AVURNAV concernant la zone, bulletins météorologiques). Le cas échéant, ils peuvent aussi fournir une information personnalisée à un navire, notamment en matière d'aide à la localisation.
Les navires sont invités à assurer une veille permanente sur VHF 16 en dehors des horaires de diffusion des bulletins d'information, et double veille s'ils en ont la possibilité avec le canal de la station OUESSREP, MANCHEREP ou CALDOVREP de la région dans laquelle ils se trouvent.