

Trafic dans le Pas de Calais

par M. Jean POLL,
Capitaine au long cours

conférence donnée le 30 novembre 1960

SI l'on examine la carte du Pas de Calais, qui en son point le plus étroit est large de dix sept milles, on constate que la presque totalité du trafic environ 98 % se concentre sous la côte anglaise, et s'étrangle dans une passe large de quelque cinq milles à peine.

Un immense trafic venant de tous les points du monde se réunit dans l'entonnoir qu'est la Manche. Ces innombrables navires, une fois sortis du goulet de Douvres se déploient en éventail à l'endroit même ou tout le trafic de sens opposé se réunit, et se concentre, pour emprunter la même passe étroite.

Le commandant Oudet, impressionné par le nombre croissant de collisions spectaculaires qui avaient lieu en cet endroit, s'est penché sur ce grave problème avec la compétence que nous lui connaissons. Il a proposé une solution qui si elle fut abandonnée par son auteur n'en est pas moins celle qui est à la base de la présente.

Comme nous l'explique le Commandant Oudet, *c'est la convergence non organisée des routes qui concentre à l'entrée du Pas de Calais ce trafic immense*, qui est à l'origine des nombreuses collisions que nous déplorons.

On en déduit immédiatement qu'en *décongestionnant* le Pas de Calais, et en y organisant ou canalisant le trafic, le problème aura trouvé une solution pouvant donner satisfaction.

Occupons nous de ce premier point, et à l'effet de décongestionner constatons que la nature a divisé la Manche elle-même en deux passes, celle du Nord et celle du Sud, pouvant écouler respectivement le trafic vers les destinations de l'Ouest et celles de l'Est de la Mer du Nord. C'est ici qu'une première question se pose :

« Pourquoi 98 %, si pas la totalité des navires, empruntent-ils la moitié Nord du détroit sans jamais faire usage de la moitié Sud, bien que la distance soit la même ? »

Il y a plusieurs réponses, telles que :

- a) à l'époque de la pêche au hareng il y a concentration de pêcheurs dans la passe Sud;
- b) la côte française du Détroit est moins saine que celle de Grande-Bretagne;
- c) mais il semble que la principale raison soit l'insuffisance du balisage dans la partie Sud.

Si la côte française elle-même est fort bien balisée, on ne peut en dire autant des hauts fonds qui se trouvent au large. Certes, le Colbart et le Vergoyer sont signalés par des bouées, mais ceci n'est pas suffisant par temps bouché et pour un trafic important.

On constate d'autre part l'absence totale de balisage sur deux hauts fonds, celui de la Bassurelle, ayant 22 pieds d'eau, et celui des Ridens en ayant 36.

De l'avis d'un grand nombre de navigateurs, il faut que ce balisage soit nettement amélioré si l'on veut que la passe Sud soit employée au même titre que la passe Nord.

Il en est de même dans la basse mer du Nord, où le balisage est inspiré par un trafic passant tout entier, ou presque, entre les South Falls et le banc du Sandettie. Ce dernier banc n'est en effet balisé que du côté Ouest.

D'autre part le Sud de la Mer du Nord est parsemé d'un grand nombre de bancs (les fameux « Bancs Flamands » et les non moins redoutés « Goodwin Sands ») entre lesquelles passent les quatre grands courants de trafic qui y trouvent leur origine ou leur aboutissement.

Examinant d'Ouest en Est l'éventail des routes en basse Mer du Nord nous rencontrons en effet les passes naturelles suivantes :

- a) entre la cote du Kent et les Goodwin Sands, la première route naturelle de et vers Londres;

- b) entre les Goodwin Sands et les South Falls, la route naturelle de et vers tous les ports de la côte Est, y compris celle des très grandes unités à destination de Londres. Appelons-la, la route du Royaume-Uni;
- c) entre les South Falls et le Sandtietie la Grand'route de la Mer du Nord conduisant naturellement, via le North Hinder, vers les ports du Nord de la Hollande, ceux de l'Allemagne, de la Scandinavie et tous ceux de la Baltique;
- d) entre le Sandtietie et le Ruytingen se trouve un dernier chenal conduisant vers les ports du Sud de la Hollande et de la côte belge.

On voit donc qu'il existe une possibilité de scinder les trafics des différentes destinations et provenances, et d'empêcher ainsi la rencontre ou le croisement intempestif des navires sur une route unique.

On constate qu'une bande côtière pourrait être réservée entre Dungeness et la rade des Dunes, au trafic de Londres (route « a ») alors que le restant de la passe Nord, entre cette bande côtière et le banc du Varne, peut écouler le trafic des routes « B » (Nord Royaume Uni) et « c » (Nord de la Mer du Nord et Baltique), tandis que la passe Sud, qui est prolongée naturellement par la route « d » entre la Sandtietie et le Ruytingen, serait réservée au trafic des ports de l'Escaut, de la Belgique et du Nord de la France. Ceci bien entendu si le balisage en est amélioré.

Mais avant d'entreprendre pareille amélioration il faut s'assurer du bien-fondé de la dépense et, en ce qui concerne la passe Sud du détroit, si le trafic qui l'empruntera ne devra pas plus tard se joindre au trafic passant par le Nord du détroit.

La question qui se pose ensuite est de savoir si le pourcentage de trafic pouvant être distrait et séparé du trafic total, justifie le coût de la mise en pratique d'une nouvelle réglementation.

Remarquons tout d'abord que les trois premières de ces passes sont employées régulièrement et que pour celles-ci il s'agit seulement d'y créer de l'ordre.

Il reste surtout à examiner la quatrième de ces passes, celle passant par le Sud-Est du Colbart, prolongée entre les bancs du Sandtietie et du Ruytingen, et à voir si le trafic que l'on peut y écouler apportera l'amélioration escomptée.

Pour ce dernier point il s'agit en réalité d'un problème de statistique. Nous ne savons ce que vous pouvez en penser mais nous vous avouons que personnellement les statistiques nous laissent quelque

peu rêveur, on leur fait dire à peu près tout ce que l'on veut. Nous n'irons pas jusqu'à dire que les chiffres publiés par les services publics des ports, parmi lesquels les plus grands au monde, sont exagérés, mais nous pensons qu'ils peuvent être flattés.

D'autre part il a été nécessaire d'interpréter certaines statistiques puisque nombre de navires visitent plusieurs ports de la Mer du Nord avant que de repasser par Douvres.

C'est pourquoi les chiffres totaux que nous avançons peuvent être supérieure à la réalité.

De toute façon étant certain de l'exactitude des chiffres avancés pour Londres et Anvers, ces statistiques ayant tenu compte de la provenance des navires, il est exact de dire que si le nombre total de passages est exagéré, et doit par conséquent être réduit, les pourcentages alloués aux trafics de Londres et de la côte belge ne feront que croître.

Il a d'autre part été impossible de réunir certaines données, en particulier celles pour les navires en destination ou en provenance de certains ports de la mer Baltique. Force a donc été de se contenter des données fournies par les autorités allemandes concernant le Canal de Kiel.

Attendu qu'aucun organisme, à notre connaissance au moins, ne s'occupe de centraliser et de concrétiser les données statistiques des ports Nord européens, il est fatal que deux ou plusieurs estimations différentes donnent autant de résultats également différents.

Il était essentiel cependant d'avoir une idée assez exacte de l'importance du trafic dans le Pas de Calais, mais encore fallait-il en connaître la destination et la provenance, ce deuxième point devant nous permettre de nous rendre compte des possibilités de canalisation.

Nous avons ainsi dressé la liste des ports Nord européens ayant quelque importance et dont la position géographique était telle qu'un passage par le Détroit était avantageux.

Après avoir interprété le nombre de visites annuelles que recevaient ces ports, nous avons pu déterminer le nombre de navires passant Douvres.

Pour en revenir à nos statistiques, les sources auxquelles les chiffres ayant servi à l'établissement des pourcentages ont été puisés sont les suivantes :

- 1° brochures statistiques émanant des ports intéressés;
- 2° bulletin statistique du Canal de Kiel;
- 3° Fédération Maritime d'Anvers.

Tenant compte d'un trafic général s'élevant à 800 passages journaliers, le trafic du Pas de Calais se répartit donc de la manière suivante :

de ou vers	Londres	18 %	route « a »
— » —	Nord du U. K.	4 %	route « b »
— » —	Scandinavie	} 60 %	route « c »
— » —	Baltique		
— » —	Allemagne		
— » —	Nord des Pays-Bas		
— » —	Escaut, Belgique	15 %	route « d »
— » —	Dunkerque	3 %	

Le seul fait de réserver une bande côtière au trafic de Londres, et d'ouvrir la passe Sud au trafic des ports de l'Escaut, a déjà soustrait 36 % du trafic général.

Mais il est une chose beaucoup plus importante. On constate qu'ayant séparé du trafic général ses deux branches extrêmes, il n'existe pour ainsi dire plus de points de croisement pour les trafics convergents et divergents.

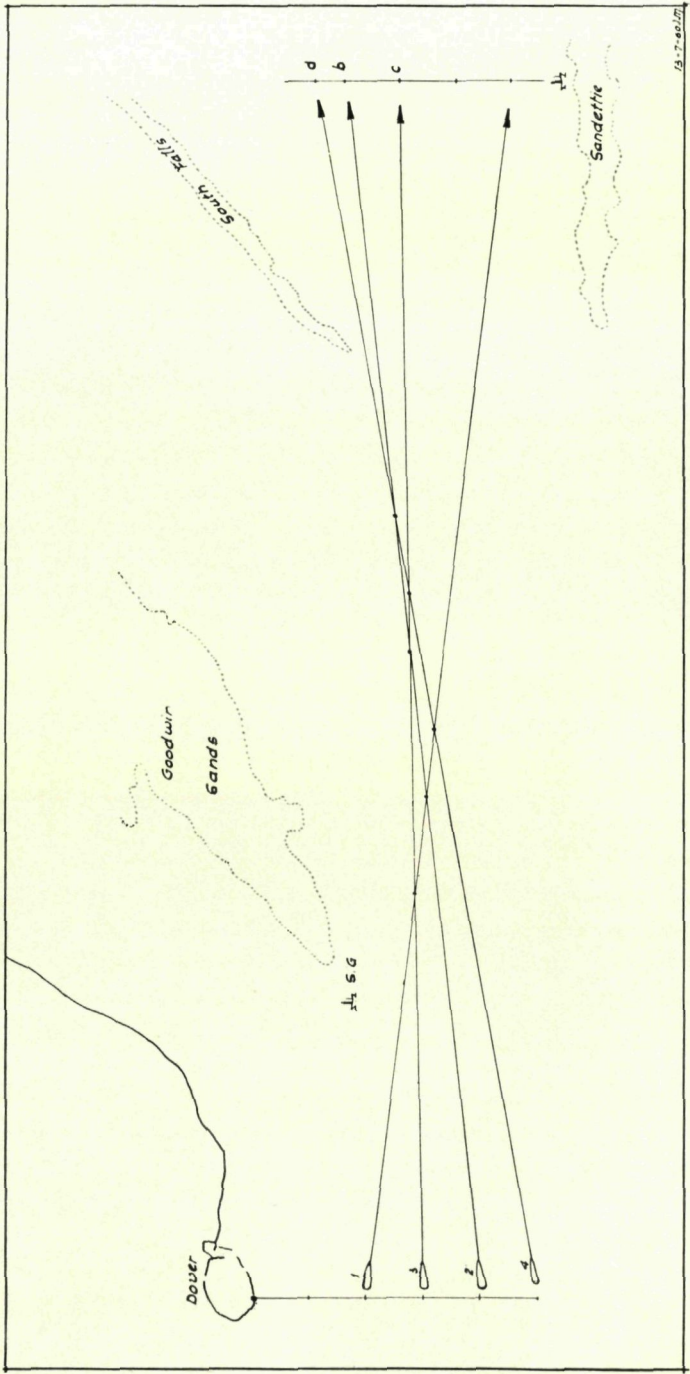
* *

Le deuxième point devant retenir notre attention est la canalisation de cet immense trafic.

Lorsque nous parlons de canaliser le trafic, nous ne songeons pas seulement à diriger les différents trafics sur des routes séparées, mais aussi à séparer les trafics de sens opposés sur une même route. Ce dernier point est à nos yeux plus important que le précédent, car ce ne sont pas seulement les croisements de route francs qui sont à craindre (dans la brume) mais aussi, et je dirais surtout, tous les cas de routes presque opposées lorsque les navires, qui vont à l'encontre l'un de l'autre, suivent des routes se croisant sous un angle inférieur à 10 degrés.

Examinons le cas de plusieurs navires, quatre par exemple, passant Douvres en direction de la Mer du Nord, alors qu'un nombre égal de navires passent le Sandettie en direction de Douvres, sans qu'une réglementation ne soit en vigueur. Soient les navires suivants partant du travers de Douvres :

N° 1	distance 2'	se dirigeant sur « a »	à 1'	du Sandettie
N° 2	» 4'	» »	« b » à 4'	du »
N° 3	» 3'	» »	« c » à 3'	du »
N° 4	» 5'	» »	« d » à 4 1/2'	du »



13-7-1927

FIG. 1

On constate que ces quatre navires, ayant un même point de départ, le travers de Douvres, et une même destination, le travers de Sandtette L.V., peuvent créer six fois un risque de collision (voir figure n° 1).

Soient maintenant quatre contrebordiers partant du travers de Sandtette L.V. :

N° 5	distance	2 1/2'	et se dirigeant	vers un point	à 2 1/2'	de Douvres
N° 6	»	3/4'	»	»	»	1 1/2' »
N° 7	»	2'	»	»	»	3' »
N° 8	»	3'	»	»	»	4' »

Le nombre de risques de collisions pouvant être créé qui était de six est passé maintenant au chiffre de 26 ! (voir figure n° 2).

Nous avons vu qu'en moyenne 800 navires passent journallement par le Pas de Calais. Londres et la Côte française s'en réservant environ 20 %, le nombre de navires se dirigeant vers le Sandtette est de ± 640 par jour.

La distance séparant Douvres du Sandtette est de 20 milles : si nous estimons la vitesse moyenne des navires à 13 nœuds on voit que 20 navires se dirigeant vers le Sandtette et 20 se dirigeant vers Douvres se trouvent en permanence sur ce trajet à n'importe quel moment de la journée.

Nous pouvons donc dire que pour chacun de ces navires il existe au moins 20 possibilités de créer un risque de collision.

Le petit exemple qui vient d'être donné permet toutefois d'assurer :

- 1° que les courants de trafic de sens opposés doivent être séparés;
- 2° que les routes gouvernées par les trafics opposés d'une même route, doivent être parallèles;
- 3° que les navires qui suivent une route déterminée doivent suivre des routes également parallèles;
- 4° que plus la distance à parcourir sur une même route est petite, plus grand est le risque de collision.

Nous avons en effet remarqué sur la figure que le risque de collision se concentrait sur environ la moitié à deux tiers de la distance qui sépare les points de départ et d'arrivée. Plus ces points sont distants, plus il y aura décentralisation du risque et diminution de ce dernier.

Et c'est ainsi que nous en revenons au projet de réglementation qu'avait préconisé le Commandant Oudet, le scindage des trafics de sens opposés, par des « lignes bleues ».

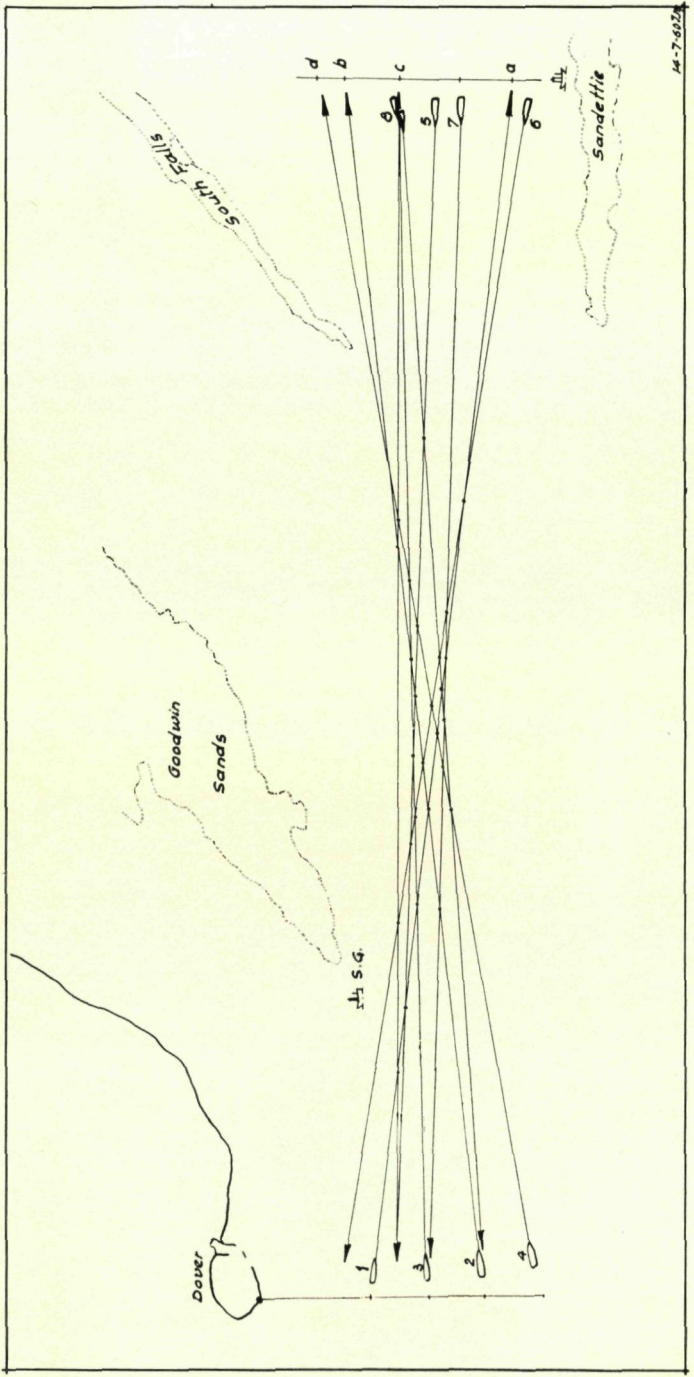


FIG. 2

Dans le cas particulier du Pas de Calais, ou de tout autre endroit à forte concentration de trafic nécessitant pour les usagers, sous peine d'un risque de collision trop grand, de suivre des routes parallèles, il n'est pas possible de se contenter de tracer sur la carte la ligne de scindage des trafics de sens opposés. Il n'est pas plus possible de donner à cette ligne de scindage, la ligne bleue, un tracé ondulé qui suivrait le milieu de la passe.

Et je m'explique.

Si l'on désire séparer, par temps de brume, les trafics de sens opposés, sur une route qui change continuellement ou plusieurs fois de direction, et où des courants de directions diverses peuvent se faire sentir, il est nécessaire de pourvoir cette route d'un certain nombre de points de repère. Puisque, dans le Pas de Calais, la profondeur des passes ne dépasse par aux endroits envisagés la sonde de 25 brasses, ces points de repère peuvent être des bouées ou des bateaux feu.

Nous avons également montré qu'il était nécessaire que les routes gouvernées par tous les navires sur une même route, tant dans un sens que dans l'autre, soient parallèles. Quoi de plus simple alors que de joindre les points de repère par les lignes droites et d'obtenir ainsi des routes (voir figure n° 3).

Si les points de repère sont judicieusement choisis, la ligne bleue ainsi déterminée scindera les trafics, leur donnera la route à suivre et déterminera les points de jonction ou de séparation. Elle garantira la sécurité de la navigation sur cette route parce qu'elle se retrouvera sur mer, comme sur la carte.

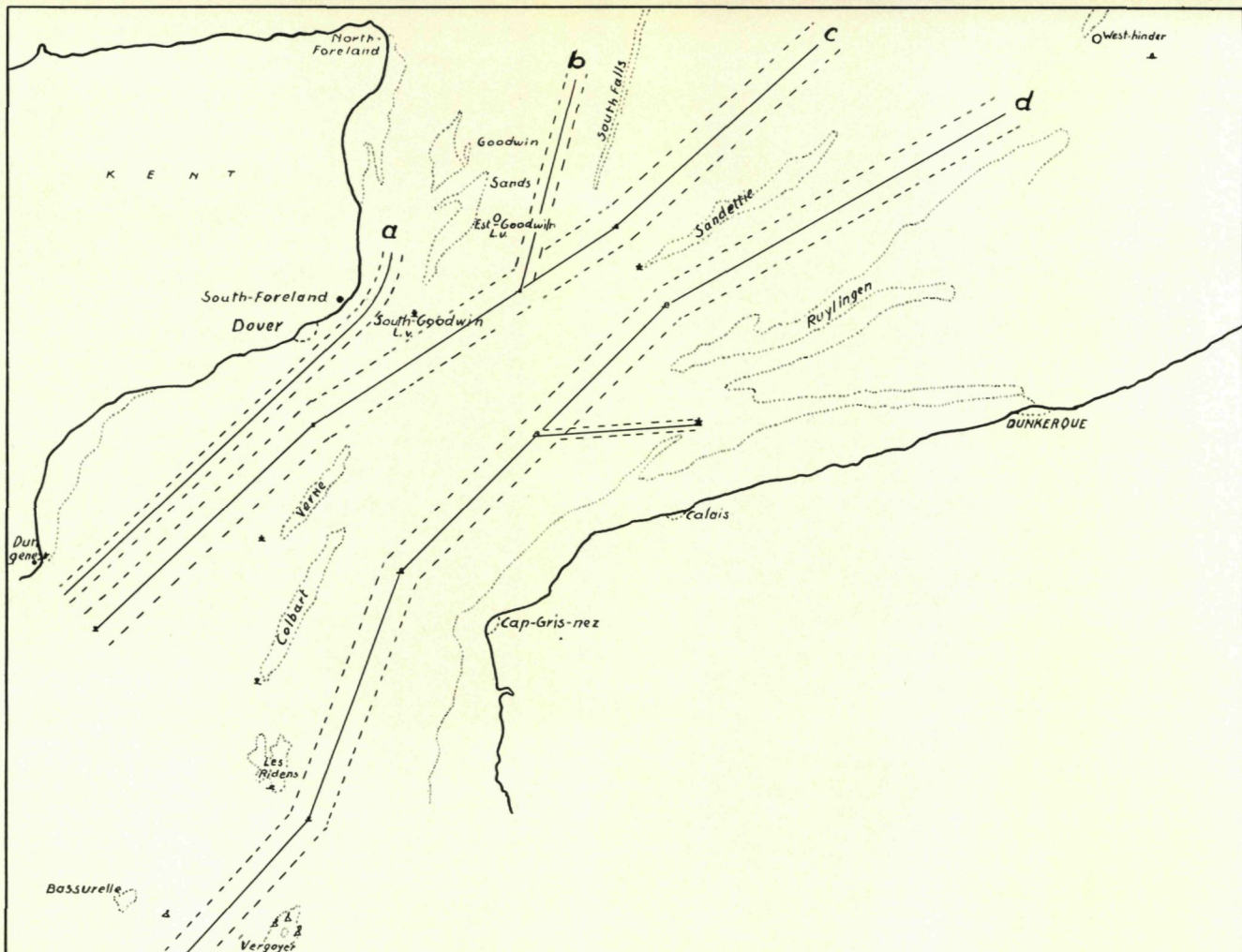
Il est temps je crois de nous résumer et de voir de quelle manière nous pouvons mettre en pratique ce qui a été dit.

Le but vers lequel nous tendions était double : une décongestion du trafic du Pas de Calais et une organisation du trafic par sa canalisation.

Nous pensons avoir atteint ce but en canalisant le trafic suivant trois chenaux dans le Pas de Calais lui-même, et cinq dans la basse Mer du Nord.

L'établissement de ces chenaux selon le système *Nemedri* organise par lui-même la circulation sur tout son parcours.

Il nous reste maintenant à examiner de quelle manière un tel projet peut être mis en pratique.



La solution pratique de notre problème repose tout entière sur deux conditions :

- a) rendre navigable par tous les temps la partie Sud du Pas de Calais et de la passe entre le Sandettie et le Ruytingen, ce qui nécessite la modification du balisage.
- b) l'application du système Nemedri aux routes que nous désirons établir.

Examinons d'abord les modifications nécessaires au balisage existant pour l'établissement de la route de l'Escaut avec son embranchement ou route secondaire vers Dunkerque. Elles sont peu nombreuses :

- 1° Deux hauts fonds ne sont pas signalés, la Basurelle et les Ridens. Des bouées lumineuses à réflecteur radar pourront signaler leur présence.
- 2° Le bateau-feu Sandettie est placé à l'Ouest du banc du même nom : son déplacement vers la pointe Sud du banc est justifié si l'on veut que les deux routes C et D en bénéficient.

L'application du Système Nemedri nécessitera d'autre part l'emploi d'un système de repérage beaucoup plus important.

Voyons, route par route, comment les lignes bleues pourraient être établies.

Commençons, puisque nous venons de l'ouvrir à la navigation, par la route de l'Escaut et de Dunkerque.

Elle trouvera son origine, côté Manche, au Sud de la Bassurelle et du Vergoyer pour se diriger entre ces deux bancs. Il est évident qu'un balancier doit indiquer son début. Ce balancier sera muni de tous les moyens modernes de repérage.

Les bouées suivantes serviraient de point de repère à la ligne bleue :

- N° 1 au droit de Ridens C/R vers le Nord.
- N° 2 au droit de Griz Nez C/R vers l'Est.
- N° 3 au droit de Calais, bouée de bifurcation vers Dunkerque.
- N° 4 au droit de la bouée de Ruytingen C/R vers l'Est.

La dernière route conduit au West Hinder L.V. et est longue de quelques 30 milles. Il est souhaitable de la munir tous les dix milles d'une bouée repère. Ce n'est qu'à cette condition qu'on peut se dispenser de signaler le côté S.E. du Sandettie par un balisage convenable.

La route de Londres doit ensuite attirer notre attention puisqu'avec celle de l'Escaut, elle décongestionne la route principale, la Grand'route de la Mer du Nord; comme la précédente elle écoule quelque 18 % du trafic général.

Nous n'avons pas l'impertinence de suggérer à Trinity House un mode de balisage quelconque pour déterminer la ligne bleue de cette route. Contentons nous de dire qu'elle doit se situer aussi près que possible de la côte Anglaise afin de la situer à distance aussi grande que possible de la route principale que devra absorber près de 65 % du trafic.

La Grand'Route destinée au trafic du Nord de la Mer du Nord trouvera son origine par le travers de Dungeness, à environ 6 à 7 milles de ce feu.

L'origine de la ligne bleue devrait être déterminée par un bateau-feu et il semble que le déplacement du bateau-feu Varne soit justifié, à condition de le remplacer par une bouée. La ligne bleue se repère ensuite par les bouées suivantes :

N° 1 par le travers de Folkestone C/R vers l'Est.

N° 2 est une bouée de bifurcation par la route du Nord U.K.

Ces deux bouées sont séparées par une distance de 16 milles. Il est à conseiller de prévoir un repère supplémentaire en ajoutant une bouée par le travers de South Foreland.

N° 3 par le travers de Sandettie L/V. C/R vers North Hinder.

La distance séparant cette dernière bouée du bateau feu North Hinder étant très grande, il est à conseiller de prévoir des bouées repères de dix en dix milles pour déterminer la ligne bleue.

*
* *

Le projet dont il vient de vous être donné connaissance vous semblera peut-être vouloir user de moyens trop importants.

Songeons cependant qu'il s'agit du trafic maritime le plus important qui soit et de l'unique voie d'accès vers les ports les plus importants du monde.

D'innombrables collisions ont lieu dans cette zone avec une régularité qui n'a d'égale que sa fréquence et qu'en général il s'agit trop souvent de collisions graves tant du point de vue perte de vies humaines que de l'engloutissement de capitaux importants.

Le Commandant Oudet a fait appel à l'Imco, espérant que cet organisme international voudra s'intéresser à nos travaux et qu'il assure la coordination entre les différents pays.

Est-il nécessaire vraiment de porter nos propositions sur le plan international et de réunir pour ce faire toutes les nations maritimes faisant usage du détroit.

Car il n'est pas nécessaire de réglementer.

Aucune entrave ne doit être apportée à la liberté de manœuvre en haute mer, autre que celles imposées déjà par le Règlement International pour prévenir les abordages en mer.

Le but que nous poursuivons est d'aider le navigateur, non pas en lui imposant une route ou un trajet quelconque, mais en le conseillant.

Faut-il une conférence internationale et l'approbation de pays qui n'ont qu'y faire pour déplacer deux au trois bateaux feu, en placer un nouveau ainsi que quelques deux douzaines de bouées ?

Le seul fait d'indiquer sur la carte des chenaux balisés de canalisation de trafic est suffisant pour inciter tous les marins à en faire usage.

Nous devons au contraire faire appel aux deux grandes nations maritimes riveraines du détroit pour donner à ce problème la solution rapide qui s'impose. Je leur fais confiance car elles ne peuvent rester indifférentes à la sécurité de la navigation sur leurs côtes.

★ ★

Il me reste, Monsieur le Président, à vous remercier du grand honneur que vous m'avez fait en me permettant d'exprimer mes idées devant une assemblée aussi distinguée que celle-ci.
