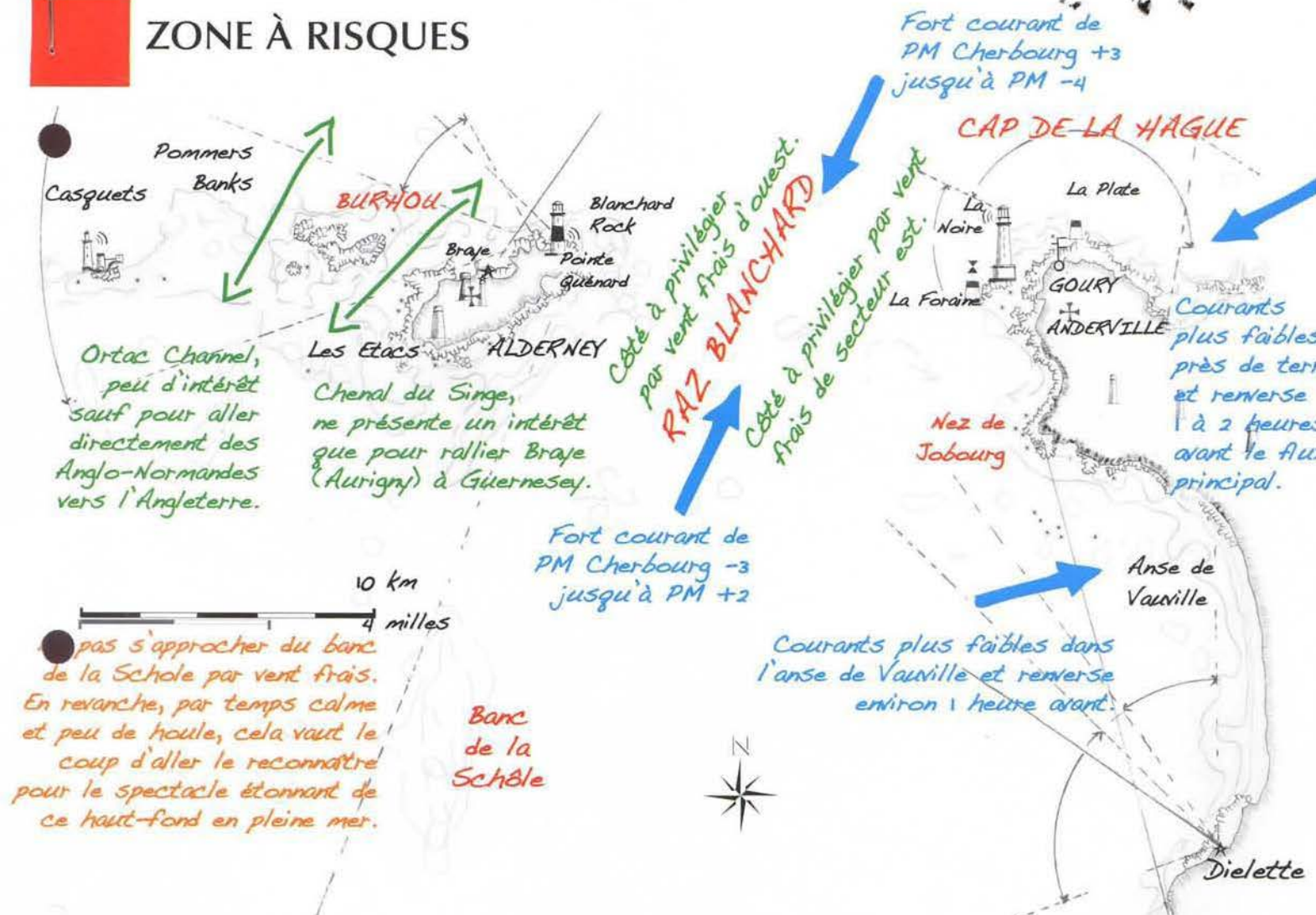


ZONE À RISQUES



LE RAZ BLANCHARD MONTRE EN MAIN

Passage quasi obligé pour aller de l'est à l'ouest du Cotentin, le détroit entre le cap de la Hague et l'île d'Aurigny est l'une des plus belles voies maritimes des côtes françaises... mais aussi l'une des plus délicates. Attention au timing!

TEXTE OLIVIER LE CARRER, PHOTOS JÉRÔME HOUYVET

Lire les très officielles Instructions nautiques du SHOM suffit généralement à glacer d'effroi le plaisancier s'appêtant à emprunter pour la première fois le raz Blanchard. Jugez-en :

« La vitesse des courants dans le Raz Blanchard est telle que les moindres ressauts du fond y causent des remous

violents, même par beau temps. De plus, quand le courant porte au vent, on trouve dans le raz une mer très creuse et déferlante qu'il n'est jamais sans danger de vouloir traverser.

En conséquence, en vive-eau, un navire ayant une vitesse inférieure à 12 nœuds (c'est à dire la quasi totalité de nos chers voiliers de plaisance! NDLR) doit se présenter :

▼ par vent frais du SW : à la fin du courant de flot s'il vient du nord, au début du flot s'il vient du sud ;

▼ par vent frais du NW au NE : au début du courant de jusant s'il vient du nord, à la fin du courant de jusant s'il vient du sud.

Si l'on n'arrive pas à franchir le raz avant la renverse et qu'on s'y trouve surpris par la mer déferlante, la

L'ILLUSTRE ADLARD COLES AIMAIT RELATIVISER LA DIFFICULTÉ DE L'“ALDERNEY RACE”

Commentaire

Le courant étant plus faible à la côte qu'au milieu du raz, il est intéressant d'aller chercher les « bordures » quand on est en avance pour se présenter au cap. Quand on est en retard, c'est une rme à double tranchant : il faudra se rapprocher de la terre ni trop tôt (pour profiter du flux tant qu'il est encore dans le bon sens), ni trop tard...

meilleure manœuvre est de faire route à petite vitesse, debout au courant et l'arrière à la lame, jusqu'à l'étale suivante. »

Il est vrai que les avis sont partagés sur la question. Le prestigieux Adlard Coles, maître à penser de plusieurs générations de plaisanciers (voir son fameux ouvrage *Navigation par gros temps*), considérait que les Frenchies avaient tendance à exagérer la difficulté, n'hésitant pas à écrire : « La vitesse de 9 nœuds annoncée pour le courant dans l'Alderney Race (nom donné outre-Manche au raz Blanchard. NDLR) au cours des marées d'équinoxe peut sembler inquiétante, mais elle est probablement exagérée, et même si l'on peut rencontrer ici des vitesses élevées, ce ne sera que par des coefficients de marée exceptionnels et d'une façon très localisée, à un mille dans l'ouest de la tourelle La Foraine. Habituellement, le plaisancier ne rencontre que des courants ne dépassant pas cinq nœuds, et même moins s'il prend soin de passer au voisinage de l'étale. »

Divergence de vues

Et, plus loin, Adlard Coles tenait même à préciser que si les vitesses de courants au cap de la Hague sont effectivement supérieures à celles observées dans le raz de Portland, celui-ci reste nettement plus dangereux en raison de ses formations de vagues plus chaotiques. Façon aimable de rappeler qu'il n'y a qu'au nord de la Manche que l'on sait vraiment ce que naviguer veut dire...

N'en déplaise à l'illustre navigateur britannique, les vitesses annoncées dans le raz n'ont rien d'une fiction. Une heure avant la pleine mer de Cherbourg, les observations au large de Goury donnent bel et bien 9,7 nœuds de courant (portant au 347°) en vive-eau moyenne, c'est-à-dire par coefficient 95. Je vous laisse imaginer ce que cela donne par coefficient de 110 ou davantage : on est très vite au-delà des 10 nœuds !

Autre auteur de référence, Tom Cunliffe (qui rédige le guide Imray) a d'ailleurs une vision plus réaliste des lieux : « Le cap de la Hague est probablement l'endroit au monde le plus balayé par des courants. Portland Bill s'en rapproche, ➤

BASTON

Quand le vent se fâche devant Goury, il est préférable d'admirer le spectacle depuis la terre.



mais ses dangers se trouvent plus au large dans le raz. Le cap de la Hague est débordé de rochers près de la côte, parcourus de courants tellement violents que toute tentative d'y échapper avec un petit bateau de plaisance sera vaine, même au moteur par calme plat. »

Tout est dit : pour bien passer le raz Blanchard, il convient d'abord de mettre sa montre à l'heure. Sachant que le flot porte globalement au nord à partir de 3 heures avant la pleine mer de Cherbourg (jusqu'à PM +2) et que le jusant porte plutôt vers le sud depuis trois heures après la pleine mer jusqu'à PM -4, il ne reste plus qu'à faire les bons calculs. On estime couramment qu'un équipage allant vers le sud doit quitter Cherbourg à l'heure de la pleine mer, quitte à refouler un peu de courant au début, pour être sûr de se trouver au bon moment dans la partie la plus rapide du raz. Je préfère dire que les horaires doivent être

Pratique

► **Cartes:** SHOM 5636 (détail) et 7158; Navicarte 528. Atlas de courants n° 562 du SHOM. ► **CROSS Jobourg:** 02 33 52 78 23 N° d'urgence 0233521616 (16 16 depuis un mobile)

modulés en fonction des capacités et des objectifs de chacun. Un bateau prévoyant de faire escale à Aurigny (à 24 milles de Cherbourg) a davantage de liberté dans l'horaire qu'un autre qui poursuit vers Guernesey ou Carteret (40 milles) et a fortiori que celui souhaitant rejoindre Granville (74 milles) d'une traite, ce qui n'est faisable en une seule marée qu'avec un bateau rapide, de la chance, ou en prenant des raccourcis comme la Haize du raz (voir carte), ou tout cela en même temps !

Prévoir le mauvais temps

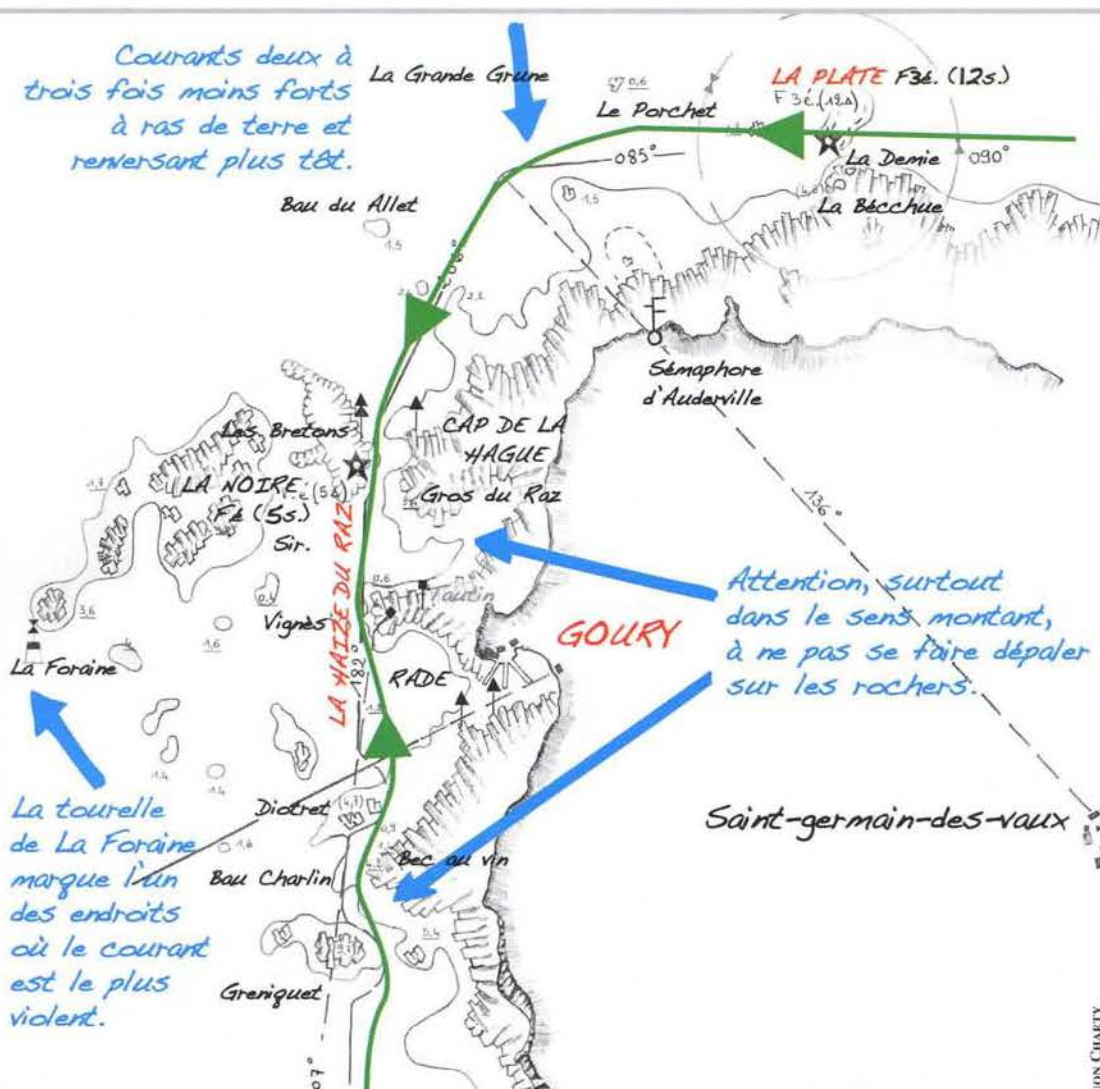
Même chose dans l'autre sens, avec cette difficulté supplémentaire que les

points de départ étant plus loin du raz, l'anticipation sur l'heure d'arrivée est plus aléatoire.

Un mot encore sur les conditions de mer évoquées au tout début de cet article. Oui, le raz Blanchard n'est pas à prendre à la légère. Par vent frais contre courant, il peut effectivement se transformer en chaos épouvantable. Ce n'est pas non plus une raison pour s'en faire une montagne. Si un petit croiseur côtier trouvera effectivement le passage très inconfortable dès la force 4 quand le vent est mal orienté, cela ne veut pas dire pour autant que les conditions soient dangereuses pour un équipage et un bateau normalement préparés. Avec un ou deux

Commentaire

Souvent cité un peu légèrement dans les guides et les conversations de ponton, le passage à terre de la Haïze du raz doit être pris avec d'innombrables précautions: ne croyez pas ceux qui annoncent que vous y serez protégés de la mer... À prendre donc uniquement par beau temps et avec l'habitude du pilotage. Son seul véritable intérêt est de constituer un raccourci vers le Sud Cotentin et de permettre à ceux qui continuent vers Carteret ou Granville d'aborder le raz 1 à 2 heures plus tôt que s'ils



QUAND LE VENT MONTE, IL N'EST PLUS QUESTION DE PASSAGE À TERRE... IL FAUT SURTOUT NE PAS ÊTRE LÀ !



échelons de vent en plus, le problème n'a rien de plus d'insurmontable, à condition d'être à bord d'un bon bateau de près... et d'être prêt à se faire mouiller. Quant aux fameux tourbillons

visibles par temps calme, pas de quoi s'inquiéter ; ils participent au charme de cet endroit étonnant qu'il faut juste prendre au bon moment pour en savourer comme il convient le fabuleux

spectacle. Sans oublier l'aspect positif de ce lieu redouté : celui de pouvoir boucler un long parcours à une vitesse moyenne incroyable grâce à l'aide de ce puissant « torrent ». ⚓

AMI ? Il faut avoir vu ce charmant port de Gouville par mauvais temps pour réaliser qu'il ne s'agit pas d'une escale de repos...

Un trimaran de course à 1,5 nœud dans le raz

C'est l'un des sauvetages les plus étonnants parmi les nombreux réalisés par le *Mona Rigolet*, le canot SNSM de la station de Goury. En octobre 1999, le trimaran *Brocéliande*, mené par Alain Gautier et Michel Desjoyaux, chavire dans le nord du Raz. Le mauvais temps (force 9 de nord-est) interdit un remorquage vers Cherbourg, c'est donc vers Diélette que le *Mona Rigolet*, trainant le trimaran toujours à l'envers (et ralenti par son gréement faisant ancre flottante...), va faire route. Objectif atteint en 23 heures, après avoir cassé une remorque, pour cette « première » du passage du raz sur un bateau chaviré, à la vitesse moyenne de 1,5 nœud...

PHARE

Le Gros-du-Raz vu du nord-est avec, sur la droite, le minuscule passage de la Haize aux Bretons.

