DESTINATION

La rade de Saint-Malo

1

2

La flèche de la cathédrale Saint-Vincent et les remparts juste avant l'entrée du port.

1. Le fort National vu depuis le donjon de la citadelle. Il date du début du XVIIIe siècle. Il est devenu une propriété privée, néanmoins accessible au public à mer basse.

2. Le bonheur de naviguer et la passion des vieux gréements se lit volontiers sur les visages dans la rade de Saint-Malo.

Texte et photos de Michel Sacco

Ouverte sur la Manche, gardée par une série d'îlots et de forts, encadrée par une citadelle et la station balnéaire de Dinard, la rade de Saint-Malo rejoint l'estuaire de la Rance pour composer un paysage maritime exceptionnel grouillant d'activités; un pays taillé sur mesure pour les navigateurs.

Après avoir doublé le cap Fréhel dans l'après-midi, nous avons aperçu sur l'horizon la flèche de la cathédrale Saint-Vincent qui domine la citadelle. Après 14 jours de mer pour traverser l'Atlantique, l'équipage d'**Océan Phénix** de Georges Leblanc était impatient de franchir la ligne d'arrivée de la Transat Québec–Saint-Malo pour poser son sac à terre. Je connaissais la rade de Saint-Malo pour y avoir pris le départ d'une course voilà quelques années, toujours en compagnie de l'ami Georges, mais j'avoue qu'à la table à carte, je me grattais la tête en contemplant le champ de mines placé devant nous. Nous étions soulagé d'atterrir en plein jour dans cette rade encombrée d'écueils, d'îlots et de récifs. Un accès intimidant à première vue. Quelques jours plus tard, en compagnie de navigateurs locaux, j'ai pu apprivoiser les lieux et l'estuaire de la Rance, qui ouvre les portes vers la cité malouine, n'avait finalement plus rien de menaçant. Bien au contraire.

Le chasse-marée (encore appelé lougre) la **Belle Angèle**, reconstitution d'un navire de transport de 1870. La coque de 14,50 m porte 3 mâts gréés au tiers.

Devant le phare du Grand Jardin qui commande l'entrée de la rade, c'est Norbert Gaudiche, l'hôtelier de La Porte Saint-Pierre, qui vient nous saluer à bord de son bateau. Il arbore fièrement un grand drapeau québécois et un immense sourire. Deux jours plus tard, nous irons nous enfiler un succulent plateau de fruits de mer dans son excellent restaurant. Pour l'heure, il faut s'enfoncer dans l'estuaire jusqu'au môle des Noires, qui marque la ligne d'arrivée. Le ciel chargé de grains laisse percer une lumière que l'on n'oublie plus jamais. En ce début de soirée, elle éclaire les murs de la citadelle toute entourée d'un bleu sombre. L'arrivée est belle, comme elles le sont souvent, nous voici bien en terre bretonne.

Une géographie exceptionnelle et une solide culture maritime

«Je ne connais rien de plus beau que la rade de Saint-Malo et l'entrée de la Rance», disait Jean-Baptiste Charcot, l'un des pionniers français des expéditions arctiques. Le médecin explorateur vécut lui-même à Saint-Malo et y fit construire deux de ses navires. Il portait la cité malouine dans son cœur et n'avait pas tort d'en vanter la beauté. Sur les 4 milles qui séparent l'île désertique de Cézembre, à l'entrée de la rade, le barrage de l'usine marémotrice qui barre l'estuaire de la Rance à l'est et le littoral de la très chic cité de Dinard à l'ouest se déroule effectivement l'un des plus beaux paysages maritimes qui soit, au cœur duquel trône la fière citadelle malouine.

À bord de la **Belle-Angèle**, reconstitution d'un chasse-marée du XIXe siècle portant trois mâts gréés au tiers, nous voici en route pour apprivoiser la rade comme de vrais touristes. Les chasse-marée furent des embarcations longtemps utilisées en Bretagne Sud pour livrer du fret en remontant les estuaires de rivières avec le flot et profiter du jusant pour regagner le large. Au début des années 1990, la revue éponyme *Le Chasse-Marée* lança l'idée que chaque région côtière française reconstruise un bateau traditionnel correspondant à sa tradition maritime. C'est ainsi que Pont-Aven lança la **Belle-Angèle**, tandis que Saint-Malo choisit de construire une réplique du **Renard**, le cotre corsaire du fameux Robert Surcouf. Les différentes associations de vieux gréements très actives à Saint-Malo offrent de belles occasions de découvrir le territoire maritime à bord d'unités souvent remarquables.

Notre jeune capitaine nous emmène faire le tour des forts qui défendent l'entrée de la rade. Cité portuaire très prospère et refuge de corsaires dès le XVIIe siècle, Saint-Malo n'est qu'à une centaine de milles de l'Angleterre, ennemi héréditaire qui entendait défendre farouchement sa suprématie maritime. Louis XIV chargea donc Vauban de la protéger: le fort de l'île Harbour à l'ouest, le fort de la Conchée tout en rondeur sur le rocher de Quinché au nord, et à proximité des remparts, les forts National et du Petit Bé, la citadelle était bien protégée et il était impossible de l'approcher sans s'exposer au feu de l'artillerie. Les forts National et du Petit Bé, juchés sur des îlots à proximité du littoral, sont accessibles pour une visite à mer basse. Les guides touristiques n'en ont que pour le génie militaire de Vauban dont ils ne cessent de vanter les qualités et détailler les prouesses techniques. Gare aux retardataires toutefois quand la mer monte, le marnage de la baie de Saint-Malo est l'un des plus importants d'Europe et peut atteindre jusqu'à 14 m aux vives-eaux.

L'anticyclone a chassé les dernières perturbations, un beau temps (frisquet sur l'eau) s'est installé et la rade grouille d'activités. Voiliers de toutes sortes, pêcheurs sportifs et professionnels, embarcations à rame, ferries qui font la navette avec les îles anglo-normandes toutes proches, tout ce qui flotte navigue à Saint-Malo. Un authentique pays de marins où la navigation est souvent une vocation prise au sérieux. Le capitaine de la **Belle-Angèle**, un pur produit local, fait partie de cette jeune génération qui a choisi de gagner sa vie sur l'eau et qui le revendique fièrement. C'est ici un pays où l'on aime aller à la mer, comme pour défendre une culture, une partie de soi-même. Un pays où les navigateurs se sentent vraiment chez eux.

La citadelle vue depuis l'île du Grand Bé, accessible pour la balade à mer basse.

Deux jours plus tard, j'ai remis ça à bord de **Wilful**, un cotre anglais de 11 m construit en 1899 pour la régate à l'île de Wight. Raphaël Godin en est le 16e propriétaire, mais le premier Français. Il le surveillait depuis les années 1980, à l'époque où le bateau basé à Guernesey venait fréquemment relâcher à Saint-Malo. Les liens entre les Malouins et les Anglo-Normands ne datent pas d'hier et les deux communautés se fréquentent régulièrement. **Wilful** est une véritable pièce de collection. Son bordé en pitch-pin est d'origine, comme ses membrures en acacia. Le bateau est presque dans son état original. Hormis peut-être le moteur Guy Couach de 1959… Partout où l'on pose les yeux, c'est un régal. Avant de balader des touristes en quête d'authenticité, **Wilful** était un authentique bateau de course. Raphaël, le personnage derrière **Wilful**, est un de ces Malouins farouchement indépendant, doublé d'un épicurien qui voue une passion au patrimoine maritime. La formule qu'il emploie volontiers: «Les bateaux en plastique, je ne les vois pas» résume en deux mots le fond de sa pensée. Toutes voiles déployées, **Wilful** fait preuve d'une rare élégance. Il s'avère bon marcheur et particulièrement doux à la mer, mais il tire sur la barre qu'il faut savoir tenir fermement.

Nous profitons d'une merveilleuse après-midi ensoleillée et chaude, chose rare dans une région où finalement la température sur l'eau n'est pas sans rappeler celle de la Gaspésie ou de la côte nord du Saint-Laurent. Nous sortons de la rade en direction du massif de grès rose du cap Fréhel. De loin, sa végétation de bruyères fait contraste avec l'ocre des falaises. Nous venons virer devant Fort-la-Latte, autre merveille d'architecture militaire construite au bout d'un cap rocheux, entourée d'eau sur ses trois faces. La balade se poursuit, un verre de blanc à la main, vers la baie de Lancieux. Profonde et abritée par les magnifiques îles des Ébihens, c'est l'un des plans d'eaux favoris des plaisanciers et des véliplanchistes. Une sorte de jardin nautique. Sur les îles des Ébihens, accessibles à pied à mer basse, on trouve de jolies plages sauvages et quelques rares maisons de campagne à demi dissimulées dans la végétation.

Wilful, cotre anglais de 11 m datant de 1899.

Le retour au près serré est largement compensé par les petits gâteaux que le skipper a la délicatesse d'offrir à ses passagers, et cela juste avant que ne commence la tournée de ti'punch vers la fin de l'après-midi. Je n'ai pas le souvenir d'avoir beaucoup souffert à bord de **Wilful**.

La douceur de vivre de l'estuaire de la Rance

Raphaël me dépose à la cale Solidor, juste à côté de la tour du même nom. Construite au XIIIe siècle pour protéger l'estuaire, elle est aujourd'hui un musée dédiée aux Cap-Horniers, au cœur une région où l'armement au long cours a longtemps fait la fortune de bien des armateurs. À quelques encablures en amont, les Terras Neuvas avaient coutume de

L'anse et la tour Solidor dans l'estuaire de la Rance. Au fond, les maisons de la rue de la Corderie sur la cité d'Aleth.

venir contourner un îlot portant une statue de la Vierge avant de mettre le cap sur les Grands Bancs. C'est d'ici aussi, à la cale Solidor, que Jacques Cartier a appareillé pour ses voyages au Canada. Une croix au pied de la tour veut rappeler celle plantée à Gaspé par le célèbre navigateur.

C'est sur ce mille et demi qui sépare l'entrée du port de Saint-Malo et le barrage qui entrave le fleuve que l'on découvre le charme et la douceur de vivre de l'estuaire de la Rance. Dans l'anse Solidor, entre la tour et le vieil arsenal, à l'écart des hordes de touristes qui sont venus visiter la citadelle, c'est le coin des familles locales venues passer une journée tranquille sur la plage.

La cité d'Aleth, une péninsule rocheuse qui s'avance au nord des anses Solidor et du Saint-Père, est située entre le bassin du port de plaisance des Bas-Sablons et l'estuaire de la Rance. Elle est complètement entourée d'eau. D'élégantes maisons patrimoniales sont blotties sur son versant sud, sur le chemin de la Corderie qui conduit jusqu'à un parc boisé de pins qui prend presque des allures méditerranéennes. C'est là sur la corniche d'Aleth que s'ouvre un magnifique coup d'œil, entre les eaux ouvertes de la rade et les anses abritées de l'estuaire. Site stratégique sur lequel les troupes allemandes avaient établi un dispositif défensif pendant la Seconde Guerre mondiale. Les casemates toujours présentes ont été transformées en un mémorial ouvert au public qui témoigne de la violence des combats. Sur le versant est de la péninsule, le bassin des Bas-Sablons est un vaste port de plaisance au fond duquel se trouvent une plage fort agréable et quelques bistrots où il n'est pas difficile de faire escale. Après une journée de trotte à travers anses et parcs riverains, j'ai bien mérité un bonne bière au bar du Cunningham. Il s'autoproclame comme «l'un des plus beaux bars de Bretagne». Il est vrai que son riche décor nautique, les tables tapissées de cartes marines et la chaleur des bois d'acajou en font un joli repaire pour les navigateurs.

Dans ce pays de marins, de corsaires et d'armateurs prospères, il était de bon goût dès le XVIIe siècle de faire construire hors les murs de la vieille ville de grandes maisons de pierre aux toits très élevés. Ces résidences nées d'une économie prospère ont été surnommée des malouinières. Elles s'étendent dans

un rayon d'une dizaine de kilomètres autour de Saint-Malo et quelques-unes ont choisi de rester au bord de la Rance, histoire de garder un œil sur leurs navires et peut-être de les décharger à l'insu des douaniers.

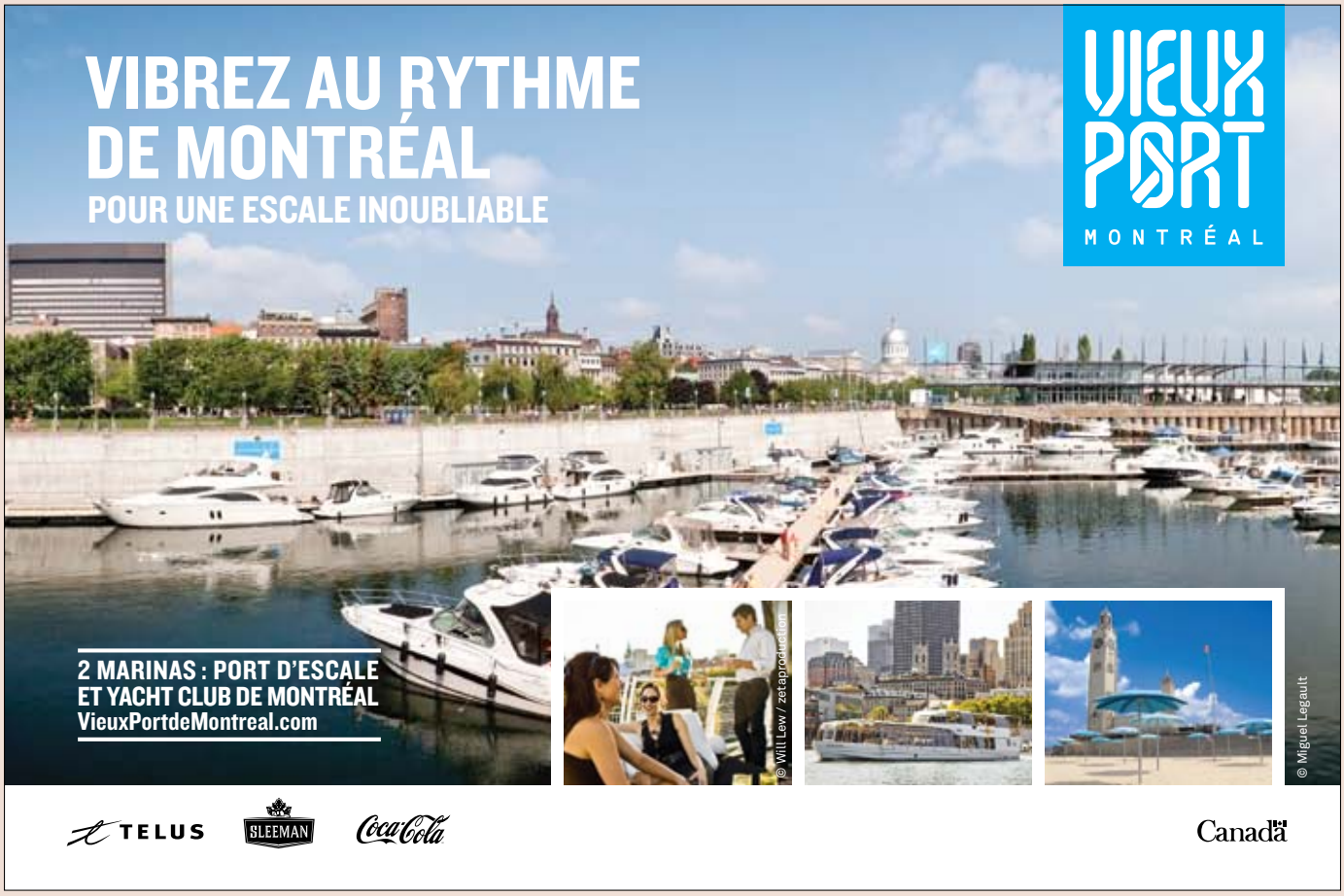
À la hauteur du barrage qui ferme la baie, le magnifique parc de la Briantais a appartenu à l'une de ces grandes familles d'armateurs malouins. C'est aujourd'hui un site public qui surplombe la Rance. On peut y faire de longues promenades sur ses 27 hectares de jardins à l'anglaise et de campagnes ombragées au milieu desquels trône un château bâti au XIXe siècle. Au-delà de l'écluse, la Rance offre un agréable paysage tout au long des 15 km de navigation qui mène à La Vicomté-sur-Rance. De là, une autre série d'écluses permettent de rejoindre le canal d'Ille-et-Rance, qui se rend jusqu'à Rennes.

L'heure de l'embarquement pour l'école de voile sur la plage de Bonsecours. Le littoral de Dinard au fond de l'image.

Une citadelle restaurée, un littoral animé

Construite sur une pointe à l'entrée de l'estuaire de la Rance, la citadelle de Saint-Malo est entourée d'eau sur toutes ses faces. Elle balaye l'horizon d'est en ouest, tandis que les eaux originalement peu profondes de la partie sud sont devenues au fil du temps de vastes bassins portuaires arrachés à la vase et maintenus en eau par une écluse. Terminal de transbordement de vrac, port de pêche, port de plaisance et port d'embarquement vers la Grande-Bretagne et les îles anglo-normandes, Saint-Malo respire la mer par toutes ses pores et grouille d'activité portuaire.

Les remparts ont été construits à partir du XIIe siècle et ont connu leur configuration définitive au XVIIIe. La promenade sur le chemin de ronde qui ceinture la vieille ville



Les Ébihens, une série de petites îles dans la baie de Lancieux à 6 milles à l'ouest de Saint-Malo.

sur environ 2 km est l'une des plus belles choses que l'on puisse souhaiter aux amants des paysages maritimes. Le matin de bonne heure, avant que l'on n'entende parler toutes les langues du monde sur les remparts, on respire la mer des quatre coins de l'horizon et l'on a sous les yeux les toits d'ardoise de la vieille ville. Surplombant le port, le château de Saint-Malo, construit entre les XVe et XVIIIe siècle par les ducs de Bretagne est devenu un musée d'histoire régionale où pêche et navigation occupent les premiers rôles. Le coup d'œil sur la citadelle et la rade depuis le donjon fait le bonheur de bien des photographes.

Au pied des murailles, un cordon de plages s'anime au fil de la matinée. Devant la porte Saint-Pierre, sur la plage de Bonsecours, c'est l'heure des classes de mer.

Le **Renard**, cotre corsaire de Saint-Malo

Le **Renard** fut le huitième et dernier navire armé par le corsaire malouin Robert Surcouf en 1812. Né en 1773, Surcouf connut une fulgurante carrière de corsaire dans l'océan Indien. Mousse à 13 ans, second à 17 ans, il se lance dans la guerre de course en 1795 et sème la panique dans les flottes marchandes britanniques. La guerre de course était menée par des navires civils, et non des bâtiments militaires, contre les flottes marchandes de pays ennemis. Une lettre de marque du roi permettait de s'adonner à cette activité aussi lucrative que dangereuse, les navires de commerce étant eux-mêmes lourdement armés.

La Manche fut l'une des zones de prédilection des corsaires, surtout après la défaite franco-espagnole de Trafalgar. Incapable d'affronter la puissance navale britannique, la France lança ses corsaires harceler le commerce anglais. Surcouf fit fortune dans la guerre de course et devint par la suite armateur.

On n'a jamais retrouvé les plans du **Renard** et la réplique fut donc construite d'après les lignes d'un cotre de Dunkerque de 1793 que l'on estimait très proche de la taille et de la configuration du **Renard** original. La construction a débuté en 1989 sous la gouverne du charpentier Raymond Labbé, aujourd'hui disparu. L'archéologue et architecte Thierry Echard accomplit une énorme tâche pour documenter et reconstituer les plans de pont, de voilure, le gréement, l'accastillage de ce type de navire qui compte pas moins de 5 km de manœuvres courantes! L'arrière-petit-neveu du corsaire, un autre Robert Surcouf, se chargea en bonne partie de trouver le financement auquel participa la ville de Saint-Malo.

La réplique du **Renard** a commencé à naviguer à l'été 1992 après un chantier de 3 500 heures. Pour faciliter la vie de l'équipage, le cotre est moins toilé qu'un navire corsaire, qui portait des surfaces extrêmes pour courir après ses proies. Il porte néanmoins 250 m^2 de voilure au près et 450 m^2 au portant. La coque en chêne mesure 19 m de long au pont pour un déplacement de 70 t. Avec ses espars, la longueur hors-tout est de 30 m. La coque jaune sillonne régulièrement la rade de Saint-Malo où sa silhouette est désormais familière. Le navire est exploité par la compagnie Étoile marine Croisières de Saint-Malo. Le **Renard** peut emmener 12 passagers en croisière et 27 passagers pour des sorties à la journée.

www.cotre-corsaire-renard.com/renard.html
www.etoile-marine.com/

Source: *Bateaux traditionnels français*, Yves Gaubert, Le Chasse-Marée

Les pneumatiques remorquent les Optimist à la queue leu leu comme une poule ses poussins. Les moussaillons sont tout juste assez grands pour garnir leur gilet de sauvetage et bientôt une flopée de voiles multicolores défile devant les forts. Vauban n'avait certainement pas imaginé si joyeux spectacle devant ses fortifications.

Sur le môle des Noires, c'est le coin des pêcheurs qui taquinent la dorade en regardant passer les ferries de Jersey. Sur la grande plage de l'Éventail à la mi-journée, l'estran respire le bonheur, les vacances et la bonne humeur. On se croirait dans un film français, mais on n'est pas au cinéma. Les enfants traquent les crustacés, on fait trempette en famille, on joue au foot sur le sable tandis qu'un biologiste emmène un groupe à la découverte de la vie marine. Il y a de l'espace pour tous et beaucoup de place pour fabriquer des rêves de voyages et d'aventures.

Mer haute et mer basse, le paysage se recompose sans cesse au rythme des marées et de la lumière qui hésite souvent entre soleil et ciel couvert. Cette fugace lumière bretonne qui donne parfois tant de force et de caractère au paysage qu'on en reste saisi. À mer basse, on vient regarder le large sur le Grand Bé devant la tombe de Chateaubriand; à mer haute, les îles redeviennent des îles et les fortins retrouvent leur solitude.

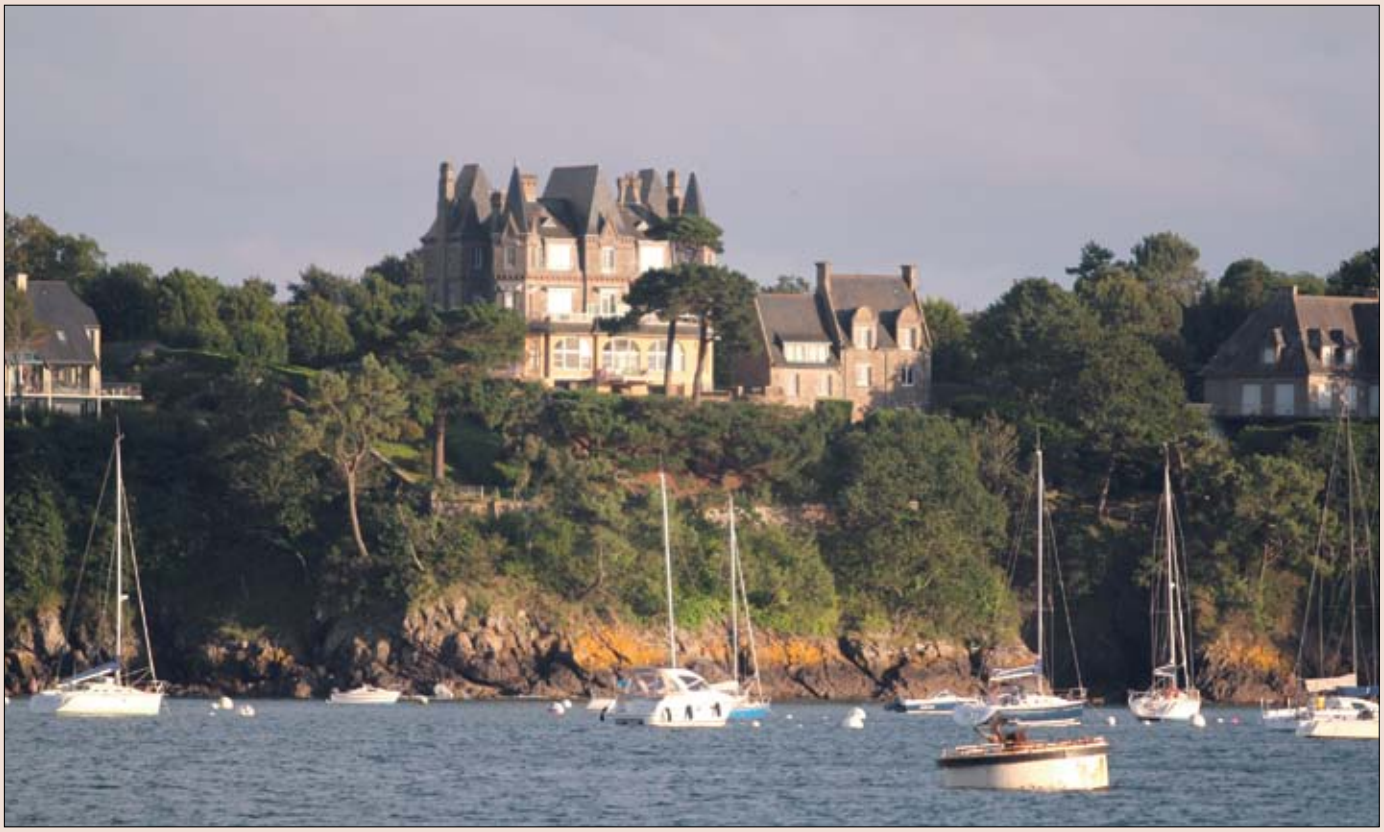
Lourdement bombardée par les troupes américaines en 1944 pour déloger la garnison allemande, la vieille ville a été détruite sur près de 80 % de sa superficie. Miraculeusement, les murailles d'enceinte ont échappé au massacre. De 1948 à 1960, on a reconstruit la ville selon son tracé original, malgré quelques inévitables concessions. La cathédrale Saint-Vincent, à demi détruite pendant les bombardements, a été complètement restaurée. On a surtout cherché à restituer l'allure des façades du périmètre qui fait face aux murailles de manière à redonner à la ville son allure historique. On a restauré à l'identique les maisons cossues et les grands immeubles de pierre à la périphérie, mais on découvre au hasard des rues qu'il reste finalement bien peu de choses de la magnifique cité des XVIe et XVIIe siècles. Il faut fouiller et exercer sa curiosité pour retrouver quelques bouts de ruelles intactes, souvent tortueuses, quelques façades de bois et des fenêtres décorées de vitraux.

Le Saint-Malo intra-muros compte un nombre de bistrots, restos, pubs et de crêperies difficile à battre. Le soir, les rues sentent le sucre et le beurre grillé, et l'on trouve même un comptoir de confiseries adossé au mur de la cathédrale.

J'ai pris mes habitudes matinales au café de l'Ouest et je pars rarement en excursion sans me munir de quelques exemplaires de Kouign Amann – prononcer kwinaman – un délicieux gâteau breton fait de pâte à pain et d'un mélange de beurre et de sucre caramélisé.

Dinard

Un peu plus d'un mille sépare la cale de la Bourse du port de Dinard. Pour quelques euros, une navette vous fait changer de monde en 10 minutes à peine. Sur la rive occidentale de la Rance, Dinard tranche complètement avec l'aspect farouche de la citadelle malouine. On se retrouve ici sur une sorte de Côte d'Azur atlantique toute faite d'élégants pavillons d'été, de villas luxueuses, de jardins suspendus au-dessus de la rade. Adoptée par la bourgeoisie britannique, Dinard est devenue au XIXe siècle une station balnéaire très à la mode. L'opulence est partout dans l'architecture des pavillons qui rivalisent d'élégance, pour ne pas dire d'extravagance. Pas une pointe sur le littoral qui ne soit coiffée par quelque château ou demeure luxueuse. Cette folie des grandeurs a légué à Dinard un patrimoine bâti exceptionnel et pas



Dinard sur la rive occidentale de la Rance est célèbre pour ses luxueuses demeures estivales.

moins de 400 édifices classés. Surnommée un temps la Nice du Nord, la cité balnéaire fleurie et manucurée attire toujours une clientèle aisée, discrète et bien élevée.

Sur le parvis du Yacht Club de Dinard, par une belle matinée dominicale, on célèbre la messe en plein air. Les agents de police arborent pour l'occasion chapeaux et gants blancs, et le parterre de fidèles aligne des chapeaux de paille du meilleur goût. Un autre petit bout de film français, version bon chic, bon genre.

Mais ne boudons pas notre plaisir. Dinard «ville jardin au bord de la mer», point de départ de cette portion de littoral qu'on s'est plu à baptiser Côte d'Émeraude pour la transparence de ses eaux, offre une délicieuse balade en bord de mer sur plusieurs kilomètres. Une sorte de chemin de ronde tracé pour le plaisir des touristes entre les plages du Prieuré et de l'Écluse.

La jolie promenade sur le littoral fleuri de Dinard.

C'est ici que se termine mon escapade et que je capture mes dernières images de la citadelle malouine. Fière et droite, souveraine sur sa pointe à l'entrée de l'estuaire, c'est elle qui donne le ton et le rythme au paysage de la rade. Une rade chère au cœur des navigateurs et dont on est heureux de coucher le nom sur son carnet de bord.

Consultez la suite de notre reportage photographique sur les liens suivants:
http://escalenautique.qc.ca/galerie_details.php?id_galerie=40
www.facebook.com/pages/LEscale-Nautique