

Débarquons immédiat !

Ouistreham-Cherbourg



NS LA BAIE DU GRAND VEY.

ON, CETTE PHOTO N'A PAS ÉTÉ PRISE EN PATAGONIE

R LA BOUÉE DE CHENAL TRIBORD SERAIT ROUGE !

Texte Daniel Allisy.
Photos de l'auteur et Laurent Charpentier.



ent

aurait l'idée de traîner
sière entre l'embouchure
Seine et les raz du Nord
entin ? A première vue,
oral si plat qu'il ne s'est
que les Alliés pour
arquer voici soixante ans.
L'exotisme se niche
uefois là où l'on
end le moins...



Toute croisière vers Cherbourg commence à Ouistreham, au pied du célèbre Pegasus Bridge."

PEGASUS BRIDGE.
RECONSTITUTION DU CÉLÈBRE
DU «JOUR LE PLUS LONG»
LE CANAL QUI MÈNE
À CAEN. NOUS N'AVONS
HEUREUSEMENT PAS PU
VENDRE SON OUVERTURE...

UNITED COLOURS.
UN BEAU CAMAÏEU DE JAUNES
POUR CETTE SORTIE DU CHENAL
DE COURSEULLES. LE LONG
DES QUAIS, LE MARCHÉ
DU DIMANCHE BAT SON PLEIN.



D. ALLUS



L. CHARPENTIER

« Ils » voulaient aller à Cherbourg. Ils voulaient aller à Cherbourg, car c'était le seul port où ils pouvaient débarquer avec leurs armes et leurs bagages. Mais, comme le terrain était miné, ils ont décidé d'arriver par les plages, au grand dam des touristes allemands qui s'y faisaient rôtir la couenne. Alors, la veille de leur débarquement, le 5 juin 1944, ils ont envoyé leurs planeurs à Ouistreham pour couper la route à ces empêchements de débarquer en rond qui voulaient leur dépêcher des autocars blindés...

Toute croisière vers Cherbourg digne de ce nom commence donc inévitablement à Ouistreham. Ou, plus exactement, au pied du célèbre Pegasus Bridge, à trois milles du port de plaisance, sur le canal qui remonte à Caen. Le petit matin nous voit raser les berges devant le café Gondrée – la première maison libérée, le 5 juin 1944, par les commandos venus prendre le contrôle de ce pont verrouillant l'accès aux plages. Nous voici déjà en plein Débarquement. Ici, les six planeurs ont atterri le long du canal – jusqu'à venir toucher, en pleine nuit, les barbelés au pied du pont. Dans les bourrasques de la nuit, la sentinelle allemande n'y a vu que du vent et les hommes du major Howard se sont emparés de ce pont, héros d'une des plus célèbres séquences du film « Le Jour le plus long ».

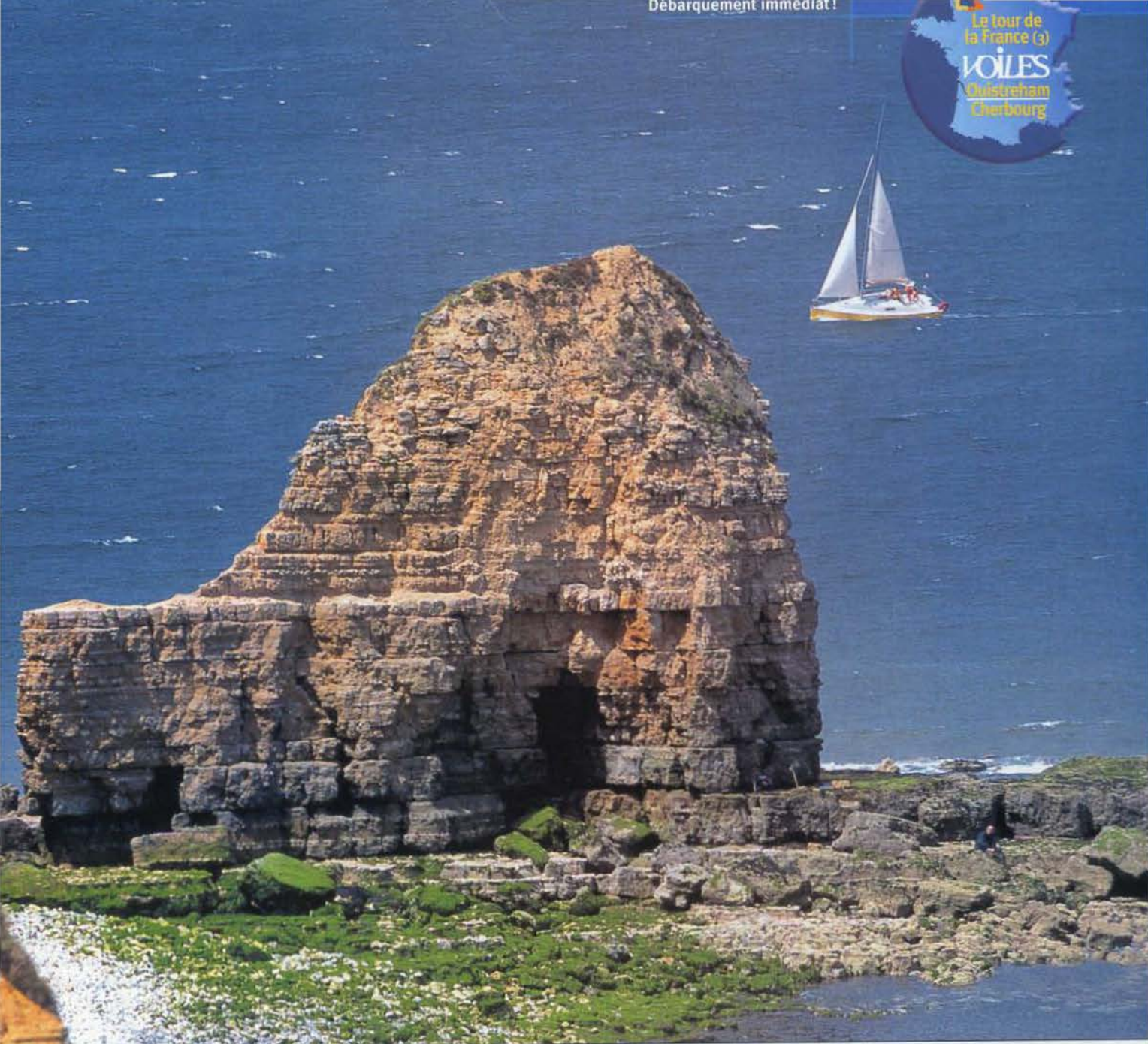
AUJOURD'HUI, LE «VIEUX» PEGASUS repose dans un champ voisin, victime de son âge et de son étroitesse. Et un nouveau pont, plus conforme aux canons de la circulation moderne, a été reconstruit – presque – à l'identique. Hélas, nous n'aurons pas la chance de le voir se lever car, cette année, en raison de la relative sécheresse de l'été, le préfet du Calvados a limité les ouvertures de l'écluse de Ouistreham : impossible de concilier l'ouverture du Pegasus et la sortie vers la mer. Si on veut être à Cherbourg pour débarquer au jour dit, il va falloir qu'on y aille !

« Au fait Sylvain, tu pourrais comparer la vitesse du loch à la vitesse fond ? » Cela fait deux heures que nous sommes tranquillement à la cape au large de la côte normande, histoire de ne pas arriver trop tôt avant l'ouverture de l'écluse de Courseulles et nous venons de remettre en route travers sous spi pour le plaisir. « Je suis désolé, mais je ne vois aucune indication de vitesse

sur le GPS... » « Mais si, les chiffres juste en dessous de la position ! » « Désolé, y'a pas de chiffres... » Et pour cause : notre GPS s'est mis en carafe ! J'ai beau tapoter l'écran comme un bon vieux baromètre, rien n'y fait – j'aurais dû vérifier l'antenne. Ce n'est pas grave, on va se faire ça à l'ancienne. Coup d'œil à la carte. La dernière position marquée remonte à 12 heures 30 : depuis trois heures, nous avons dû pas mal dériver. Au fait, que dit le Pilote côtier ? « Du large, la longue estacade de bois qui borde l'entrée du port de Courseulles se détache assez mal sur le rivage plat et bas. » Ça commence mal. Dire qu'à longueur d'article, nous n'arrêtons pas de ressasser que la navigation au GPS doit se doubler d'une tenue scrupuleuse du Journal de bord ! Pour être plate, la côte normande l'est, avec une succession

L. CHARPENTIER



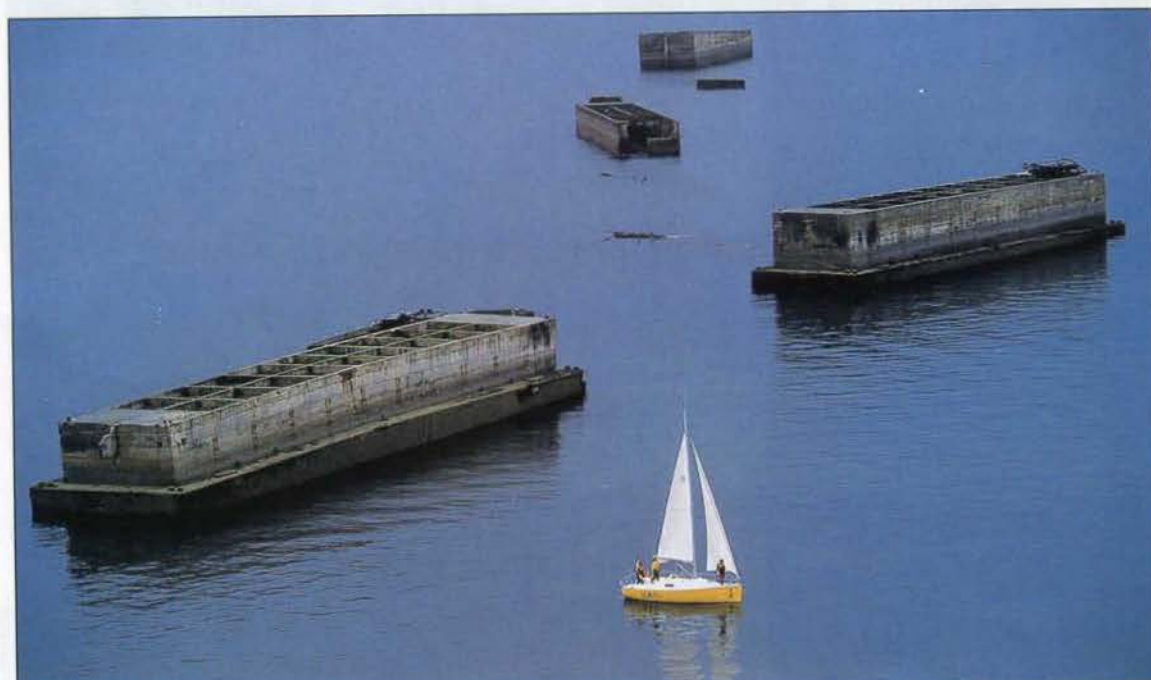


POINTE DU HOC.

IMAGINEZ-VOUS PARTIR
À L'ASSAUT DE CETTE FALAISE
EN LANÇANT DES GRAPPINS
ET EN DRESSANT DES ÉCHELLES
MÉTALLIQUES !
C'EST POURTANT L'EXPLOIT
RÉALISÉ PAR LES RANGERS
AU MATIN DU DÉBARQUEMENT.

PORT D'ARROMANCHES.

EN JUIN 1944, LES GRANDS
CAISSONS PHOENIX ONT
ÉTÉ REMORQUÉS DEPUIS
L'ANGLETERRE POUR VENIR
CONSTITUER LES QUAIS DU
PLUS GRAND PORT ARTIFICIEL





ininterrompue de constructions qu'aucun faux colombage ne distingue des autres. Heureusement, en poursuivant ma lecture du guide, je tombe sur la phrase qui rassure : «*En venant du NW sur l'alignement à 133° des deux flèches du clocher de la Délivrande – oui, je les vois – par le clocher de Bernières – ça doit être celui-là –, on tombe sur l'entrée du port*». Sauvés. Enfin, pas tout à fait, parce qu'évidemment, je me suis trompé de clocher – le bon est recouvert d'échafaudages...

EN FAIT, LE SEUL VÉRITABLE PROBLÈME

de navigation le long des côtes normandes consiste à bien prévoir ses heures d'ouverture des portes, sous peine d'être obligé de tirer des bords une petite dizaine d'heures, à deux milles au large. A Courseulles, nous sommes rentrés par la dernière écluse, mais ce n'est pas pour cela que le port affichait complet : deux bateaux pourraient à peine se croiser entre les pontons des deux rives. Pour un peu, il faudrait y rentrer en marche arrière tant la place est comptée dans le bassin de plaisance. Mais nous avons à peine pointé le bout de notre étrave qu'un plaisancier nous indique une place : «*Mon voisin est parti pour deux jours, vous pouvez prendre sa place*». Même son de cloche devant le bureau du port qui vient de baisser rideau : «*Vous cherchez la météo ? Vous la trouverez sur le panneau à droite*». Décidément, ici, les plaisanciers ne demandent qu'à aider les voiliers de passage ! Sans doute parce qu'ils sont rares.

EN QUITTANT JUNO ET GOLD BEACH,

pardon en quittant Courseulles, nous avons poursuivi notre route au plus près de la côte vers notre port de débarquement. Les Alliés aussi voulaient un port. Mais Cherbourg était encore hors d'atteinte. Alors «ils» ont construit des quais et des digues et leur ont fait traverser la Manche pour venir les mouiller en arc de cercle devant le petit village d'Arromanches. Il faut avoir navigué au pied de ces énormes caissons de béton pour saisir la démesure de cette incroyable épopée. Imaginez des immeubles de six étages (et 60 mètres de long) que l'on remorque depuis la côte Sud anglaise (et même depuis la Tamise, pour certains) pour venir les échouer en les remplissant d'eau et de sable – et fabriquer ainsi de toutes pièces un port de 300 hectares où transiteront près de 700 000 tonnes de matériel ! La main sur la dérive, nous rentrons,

pas plus rassurés que cela, par l'entrée Est – seule l'entrée Nord est balisée. Il paraît que toutes les épaves de navires coulées pour servir de brise-lames supplémentaires ont été enlevées, mais quand même... Nous aurons le temps de venir mouiller au centre du «port», juste avant de prendre sur la tête un vilain grain qui menaçait depuis quelque temps.

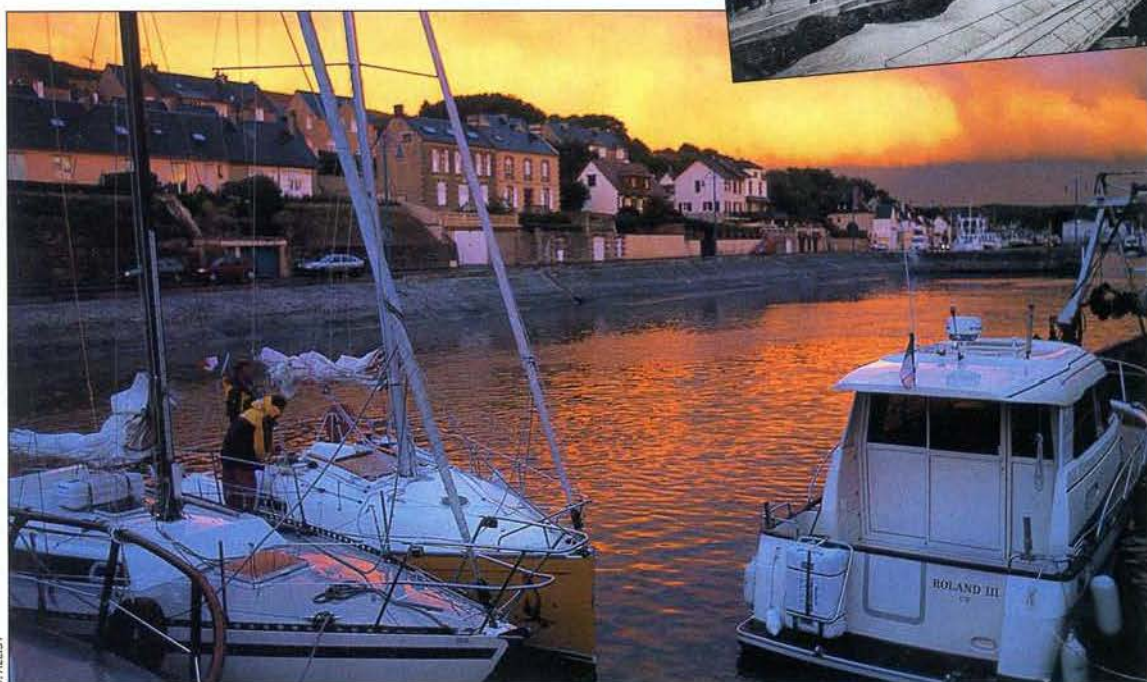
Mais il ne faut pas trop trainer si nous voulons aller saluer la pointe du Hoc avant d'arriver à Port-en-Bessin. La pointe du Hoc, vous savez, cette falaise que les rangers du colonel Rudder ont eu tant de mal à graver sous le feu des mitrailleuses allemandes. Le moins qu'on puisse dire est que l'endroit est mal pavé. A voir les morceaux de roche qui tapissent le bas de la falaise à mi-marée, on suppose que d'autres morceaux ont dû rouler un peu plus loin, là même où nous risquons le bout de notre saumon. A quatre mètres au sondeur, je décide d'abandonner la partie de roulette russe, d'autant que le vent ne cesse de monter.

La main sur l'écoute pour saluer les surventes, nous tirons un long bord vers Port-en-Bessin que nous atteignons dans la soirée. Décidément, les ports normands se suivent et ne se ressemblent pas. Ici, les bateaux de pêche n'ont – heureusement – pas encore été délogés par la plaisance: en fin de marée, le pont tournant n'arrête pas de tourner au point que les pêcheurs qui rentrent n'ont même pas à mettre en panne en arrivant au port. Conformément aux Instructions nautiques, nous attendons sagement l'heure pleine réservée aux plaisanciers, mais le port s'ouvre aussi pour nous. Merci messieurs!

il y en a une, de carte postale, intitulée «Nous sommes sauvés»: un petit cotre embouque le chenal entre les deux jetées de pierre avec près de deux mètres de creux. Et ce n'est pas si vieux que cela car le tampon de la poste fait foi: 30 septembre 1907! Deux spectateurs d'un côté de l'écluse, un autre de face, pas plus préoccupés que cela par ce qui pourrait se passer, alors qu'un groupe d'une quinzaine de femmes en noir attend légèrement en arrière. Scène de la vie ordinaire au début du siècle dernier...

Finalement, on aurait dû rester plus longtemps car, cette fois, nous irons trop vite pour couvrir les 12 milles qui nous séparent de Grandcamp, notre prochaine étape. Dilemme. Faut-il attendre

*“Nous sommes sauvés!”
Un petit cotre embouque
le chenal avec deux mètres
de creux...*



IL FAUT DIRE QUE PORT-EN-BESSIN

est encore un vrai port, «à l'ancienne», avec des chalutiers, une criée, pas trop de touristes et encore moins de voiliers de plaisance. Et toujours le même accueil: le boucher du port nous propose une baignade d'eau chaude alors que nous venons juste lui demander où trouver un point d'eau; un gars de la coopérative nous tend son téléphone portable pour appeler le service météo local auquel il est abonné. La plupart des pêcheurs sont à quai – vendredi oblige – et l'on n'a pas besoin de fermer les yeux pour retrouver ces images de cartes postales anciennes que nous recherchons tous un peu inconsciemment quand nous naviguons. Dans un des bistrot du quai, justement,

ENTREZ DANS LE BASSIN.

PETIT TEMPS DE DEMOISELLE POUR NOTRE ARRIVÉE À PORT-EN-BESSIN. MAIS LE CALME N'EST QU'APPARENT: J'ENTENDS D'ICI LES CRIS DES PÊCHEURS À LA LIGNE LE LONG DES MUSOIRS...

SORTEZ LES CIRES!

ALORS QUE NOUS CHERCHONS VAILLE QUE VAILLE UN POSTE D'AMARRAGE DANS LE BASSIN DES CHALUTIERS DE PORT-EN-BESSIN, UN GRAIN SALUE NOTRE ARRIVÉE. IL ETAIT TEMPS!

A TABLE!

L'INTÉRIEUR DU SUN 2500 PERMET DE MANGER CONFORTABLEMENT À QUATRE PERSONNES AUTOUR DE LA TABLE. SUR LE MODÈLE DE SÉRIE, L'ÉQUIPET LE LONG DU BORDÉ A ÉTÉ ÉLARGI POUR NE PAS CASSER LE DOS DES CONVIVES.





D. ALLIST

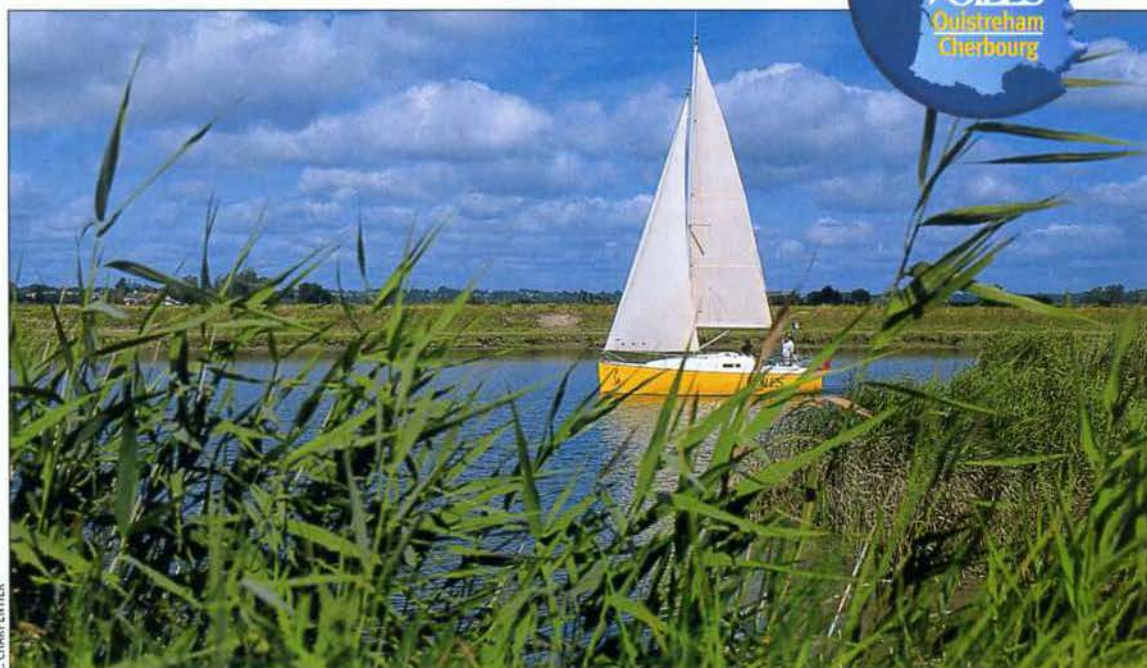
en tirant des bords carrés, ce qui permettra de nettoyer la tarte tatin qui s'est renversée – un vrai pléonasme – juste au pied de la descente; ou bien faut-il tenter de remonter jusqu'à Carentan, au risque de s'échouer dans cette baie ouverte avec 25 nœuds de vent? Allez, ce sera pour demain!

GRAND BIEN NOUS EN PREND. Car demain est un autre jour salué par un temps de demoiselle: nous voici en pleine campagne à remonter les trois milles du chenal de Carentan

CALME TEMPORAIRE.
AU MILIEU DU PORT D'ARROMANCHES, NOUS NOUS APPRÊTONS À MOUILLER JUSTE AVANT L'ARRIVÉE DU GRAIN. HEUREUSEMENT, LE COUP DE VENT N'A PAS DURÉ CAR L'ABRI DU PORT N'EST PLUS CE QU'IL ÉTAIT!

au milieu des polders. A ma gauche, des vaches, à ma droite, des chasseurs et, au milieu, un véritable défilé racontant l'histoire de la plaisance: un Golif, un Ovni, un First 285, un petit multicoque et quelques bateaux à moteur partent en mer pour la journée. Juste après l'écluse, nous nous engageons dans un grand canal bordé d'arbres... qui passe au-dessus de l'autoroute.

Napoléon, qui avait entrepris de creuser ce canal pour traverser le Cotentin et échapper ainsi au blocus anglais, n'avait pas prévu cela! Carentan n'est plus qu'une tranquille petite ville nichée autour de ce bassin qui abrite plusieurs centaines de bateaux dont quelques voiliers visiblement en prévision de grand départ. Un vrai havre de quiétude où il doit faire bon venir se poser quelques jours en dehors du temps. Mais nous voulons aller



L. CHARPENTIER

CALME ABSOLU

TOUT AU LONG DES TROIS
MILLES DU CHENAL QUI MÈNE
À L'ÉCLUSE DU PORT DE
CARENTAN, VOUS NAVIGUEREZ
EN PLEINE CAMPAGNE,
AU MILIEU DES HERBES
ET DES MARAIS.

CALME RELATIF

QUOI DE PLUS REPOSANT
QUE CETTE ALLÉE D'ARBRES
BORDANT LE CANAL À L'ENTRÉE
DU PORT DE CARENTAN ?
L'AUTOROUTE PASSE TOUT
DE MÊME SOUS LE CANAL
À CINQUANTE MÈTRES DE LÀ...

L. CHARPENTIER

*A ma gauche, des vaches,
à ma droite, des chasseurs et,
au milieu, un défilé racontant
l'histoire de la plaisance."*

us échouer devant Utah Beach,
il est temps de redescendre le
canal avant le bas de l'eau.
C'est incroyable ce que la marée
descendue rapidement. Les en-
vois où nous virions de bord au
d des perches, voici deux heures,
et maintenant complètement dé-
verts : il y a un bon Dieu pour
dériveurs lestés dont l'appen-
e permet de servir d'alarme de

sondeur. Enfin, pas toujours ! Alors
que nous gagnons la sortie, à
proximité de la bouée n° 7, nous
sommes intrigués par une tête qui
émerge de temps en temps près de
la rive. Ça ne serait quand même
pas... ? Mais si, une petite famille
de phoques que nous avons déran-
gée et qui vient prudemment voir
de quoi retourne ce petit bateau
jaune. Ils vont être servis, car nous

NAVIGUER PROPRE Déchets organiques : adoptez la cuve

Notre Sun 2500 est équipé d'un WC
avec réservoir de récupération de 50
litres en polypropylène, installé dans
le coffre du cockpit. Les déchets, au lieu
d'être évacués directement à la mer,
sont stockés dans ce réservoir relié à la
cuvette par un tuyau et une vanne quart
de tour ; une évacuation basse, avec
vanne et passe-coque, permet de le
vider. Lorsque le réservoir est plein
et que l'on se trouve soit dans un port
équipé pour la récupération, soit au
large (à plus de 12 milles selon les
règles de l'OMI), il suffit d'ouvrir la
vanne de fond de cuve pour évacuer le
contenu par simple gravitation. Un
réservoir de 50 litres offre à un équipage
de quatre personnes une autonomie
d'environ trois jours. Nous avons donné
la consigne de ne pas jeter le papier
dans la cuvette, mais de le stocker dans
une poubelle, pensant qu'il y avait des
risques d'obstruction. En fait, il n'en est
rien, surtout si on utilise un papier fin.
● La réglementation française sur ce
sujet fait l'objet d'un décret du 4 juillet
1996 qui reprend une directive européen-
ne du 16 juin 1994 : « Les bateaux de plai-
sance marqués CE doivent être construits
de manière à empêcher tout rejet acci-
dentel de polluants (huile, carburant...) dans l'eau. Les bateaux équipés de toi-
lettes doivent être munis, soit de résé-
voirs, soit d'installations pouvant rece-
voir des réservoirs amovibles dans des

zones ou des utilisations pour lesquelles
le rejet de déchets organiques est limi-
té ». Force est de constater que bien peu
de voiliers, même récents, répondent à
cette réglementation. Le laxisme
ambiant s'explique par le flou du texte
lui-même et aussi par le fait que beau-
coup pensent que la pollution occasion-
née par les bateaux de plaisance repré-
sente peu de chose par rapport aux
pollutions industrielles. De plus, ce texte
obligerait tous les ports de plaisance à
s'équiper de stations de rejet, ce qui est
loin d'être le cas aujourd'hui.

● Cela dit, un nouveau décret devrait être
signé pour une mise en application au 1^{er}
janvier 2006 : il prévoit que tout bateau
équipé de toilettes doit avoir à bord un
réservoir, fixe ou amovible, destiné à
recevoir les déchets lorsque le bateau se
trouve dans une zone où les rejets à la
mer sont interdits. Il est certain que
ceux qui gèrent les espaces sensibles
ou protégés comme Port-Cros, le banc
d'Arguin, les Glénan, Chausey ou les îles
d'Iroise, seront amenés, dans le cadre de
la loi Littoral ou de Natura 2000, à pren-
dre de telles dispositions dans un proche
avenir. En attendant, il nous semble du
devoir de chacun de supprimer les rejets
dans les endroits où la concentration de
bateaux est importante. L'installation
d'une cuve comme celle que nous avons à
bord engendre peu de travaux, n'est pas
d'un coût prohibitif – l'option cuve à eaux
noires du Sun 2500 est facturée
870 euros par Jeanneau – et ne pose
aucun problème de fonctionnement. Cela
dit, il serait bon que la Fédération des
industries nautiques incite les chantiers à
prévoir cette installation dans l'équipe-
ment standard des bateaux. J.L.Gu.



CUVE SUR LE SUN 2500,
ELLE EST INSTALLÉE
DANS LE COFFRE DU COCKPIT.

LE DE BARFLEUR.

ISSIR CET ÉCHOUE
LE, NOUS ÉTIONS
PÉRER L'ENDROIT LA
ALHEUREUSEMENT,
AIN MATIN N'ÉTAIT
DE MARCHÉ...

COTE NORD DU COTENTIN.

PETIT BORD DE PRÈS EN ALLANT
VERS CHERBOURG ET GRAND
MOMENT DE PLAISIR SUR CETTE
MER QUE LA RENVERSE DE COURANT
N'A PAS ENCORE LEVÉE. POUR
UN PEU, ON AURAIT CONTINUÉ!



L. CHARPENTIER



L. CHARPENTIER

choisissons ce moment pour nous échouer près de la berge. Tous nos efforts pour nous dégager n'y font rien : le jusant lève déjà une jolie vague sur notre bateau échoué perpendiculairement au courant...

ON NE PEUT PAS CHOISIR ENDROIT plus sauvage ni plus dégagé. Déjà, le banc de sable assèche complètement. Il ne reste plus qu'une bouée verte, un bateau jaune... et notre petite famille qui revient sur la berge pour terminer son bain de soleil interrompu. Sylvain et Christophe sont déjà à terre pour faire provision de coques - nous mettrons plusieurs jours à terminer leur récolte. J'en profite pour opérer un mouvement tournant et essayer de tirer le portrait de nos voisins juste devant notre Sun 2500. Je dois encore être trop proche car, dès que je lève mon objectif, tout le monde se précipite à l'eau. J'utilise alors la

méthode qui m'a toujours réussi en photographiant des animaux : l'indifférence. Je recule de quelques pas et leur tourne ostensiblement le dos ! Le premier à remonter sur la berge est un bébé phoque, aussitôt rattrapé par sa mère qui vient le rechercher. Je continue à faire celui que ce spectacle n'intéresse absolument pas. Cinq minutes plus tard, c'est au tour de la mère de remonter sur le sable, aussitôt suivie de ses deux petits, puis du père. La famille de nouveau au complet, je peux m'asseoir tranquillement et les photographier tout à loisir - en essayant de cadrer également la bouée de chenal pour qu'on me croie à mon retour au journal. Non, nous ne sommes pas en pleine Patagonie, mais échoués au début du chenal de Carentan, dans la baie du Grand Vey, France. La plage d'Uta Beach se trouve à trois milles...

On ne redira jamais assez le mérite des petits voiliers qui se manœuvrent comme des Mobyettes et des dériveurs lestés qui se faufilent n'importe où. Alors, vous pensez, quand votre voilier concilie les deux qualités ! Enhardis par les possibilités de notre Sun 2500, dont les deux safrans permettent de se poser n'importe où en cas d'échouage, nous essayons d'aller mouiller juste au pied du fort des îles Saint-Marcouf, dans la douve à laquelle un petit écroulement de pierres doit permettre d'accéder. Las ! Le faible coefficient de marée et une arrivée trop tardive nous empêcheront de réaliser ce petit plaisir. Mais on comprend que ce mouillage ait la faveur des plaisanciers qui naviguent de ce côté-ci du Cotentin. Imaginez deux petits îlots dénudés à moins de cinq milles de la côte. Sur l'île de Terre, des milliers d'oiseaux. Sur l'île du Large, une espèce de fort Boyard circulaire auquel on peut accéder en faisant un peu d'escalade. L'exercice est bien sûr interdit... mais, à six mètres au-dessus de la poterne d'entrée, nous découvrons quand même une plaque fraîchement scellée - 24 juin 2004 - sur laquelle «les Saint-Marcousiens remercient l'Etat français de leur avoir rendu la propriété du fort...» Les auteurs du canular devaient disposer d'une sacrée échelle !

On ne dira jamais assez le mérite
des petits voiliers qui se manœuvrent
comme des Mobyettes et des dériveurs
lestés qui se faufilent n'importe où."

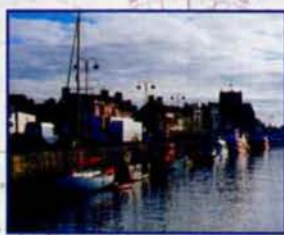
LE MAUVAIS TEMPS QUI GUETTE - nous sommes au mois d'août 2004 - ne nous incite pas à rester au mouillage pour la nuit et nous préférons gagner sagement le port de Saint-Vaast-La-Hougue où nous nous amarrons en pleine ville. Retour à la civilisation. Cet-

Heureusement, les jours suivants, nous aurons plus de chance en venant mouiller sur la cale en pierre du port de Barfleur, juste au pied de l'église ! Barfleur, un incroyable port d'échouage où les chalutiers de 20 mètres sont couchés avec des fonds plats pour venir se poser à chaque marée le long du quai. Il paraît que certains membres du Conseil régional – ainsi que certains pêcheurs, soyons francs – envisagent de transformer le port en port à écluse. Ce qui, au passage, permettrait d'envisager quelques pontons pour la plaisance. Mais aussi de défigurer ce site qui a conservé tout le charme des havres d'échouage d'antan. N'y a-t-il à voir ce que sont devenus nombre de ports à écluse...

«Ils» y arrivèrent le 26 juin 1944. C'est aussi grâce à eux que nous avons pu faire une aussi jolie croix. En France... D.A. ●

D.A. ●

A l'issue de cette croisière, on avait presque oublié qu'il existe des ports où l'on peut rentrer à n'importe quelle heure de la marée ! Ce qui explique que tous les plaisanciers qui croisent en Manche s'arrêtent à Cherbourg. La rade est un vrai abri tout temps protégé par son incroyable muraille - 17 kilomètres de digue -, dont la construction a demandé plus d'un siècle. Et un port (Port-Chantereigne) accueillant où l'on trouve tous les services d'un grand centre de plaisance.



De nuit et par vent frais, réservé aux amateurs d'émotions ! Mais vous ne serez pas au bout de vos peines si votre bateau n'est pas capable d'échouer, car le port assèche entièrement. Un vrai beau souvenir de cette croisière. Par beau temps, on peut passer au pied du phare de Gatteville en empruntant le canal Hédouin vers Cherbourg.



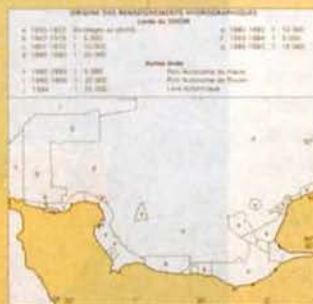
Un bien beau mouillage, très fréquenté par grand beau temps. Mais il n'offre pas un abri sûr dès que le vent se lève. Du 1^{er} avril au 1^{er} août, il est interdit de débarquer sur l'île de Terre pour ne pas gêner la nidification des milliers d'oiseaux qui y nichent. Reste le fort, qui a conservé toute sa magie.



Un joli petit raz par vent d'Ouest lors du passage de ce cap où le courant peut atteindre 5 nœuds. Derrière la pointe, un minuscule petit port rempli de barques de pêche. Inutile d'insister, il n'y a aucune place !



Enfin un vrai port où l'on peut même venir s'abriter à basse mer derrière la jetée en attendant l'ouverture des portes du bassin à flot : ça vous change de tous ces ports où vous êtes obligé de croiser au large à guetter la fin du flot !



GRANDE SEMAINE DE BONHEUR



Y.
yant quitter le port de
ar le dernier sas, l'écluse
sa cabine pour nous
re nous avions toutes les
ous échouer à la sortie
Heureusement que nous
pas écouté : nous nous
fectivement échoués (im-
à passer malgré nos 70 cen-
tirant d'eau), mais nous
a chance de découvrir cette
phiques sur le banc de
ous avons attendu le flot !



PORT-EN-BESSIN.

Attention, port de pêche ! Ici, les plaisanciers locaux viennent s'amarrer entre des chaînes-mères à l'entrée du port et le bassin intérieur est réservé à l'importante flotte de pêche, toujours très active. On peut quand même y trouver une petite dizaine de places de passage sur le quai Ouest. Les plaisanciers n'y trouveront aucune des commodités d'un port de plaisance, mais cela fait chaud au cœur de se retrouver dans un «vrai» port ! Pour un peu, on serait bien resté.



ARROMANCHES.

En venant du Nord, pas de problèmes pour rentrer dans cet ancien port artificiel (qui ne protège plus de grand-chose par fort coup de vent) : l'entrée est franche et balisée. Il n'en est pas de même pour les entrées Est et Ouest, où il vaut mieux s'engager avec prudence !



OUISTREHAM.

Un vrai beau port de plaisance accueillant et plutôt calme, creusé le long du canal qui mène à Caen et à son bassin en plein centre-ville. Les heures d'ouverture (de 2 heures avant le plein à 3 heures après) obligent les plaisanciers locaux à sortir entre les écluses ; mais la grande capacité de ce port (650 places, dont 70 places visiteurs) en fait une belle halte pour les voiliers de passage qui y trouvent toujours de la place. Un port en eau profonde est actuellement à l'étude.



MP.
est plus facile qu'à Carentan
mais il reste quand même
«rock and roll» quand le vent
le grand banc de sable
l'entrée. Attendez bien
des portes (2 heures
avant le plein) pour embou-
enal, car il n'existe aucun
attendre dans le chenal.



POINTE DU HOC.

Nous voulions passer au pied de la pointe du Hoc, haut lieu de mémoire du Débarquement qui a vu le 2^e bataillon de Rangers l'escalader pour neutraliser une batterie allemande menaçant les plages d'Oma-ha et d'Utah Beach. Vus de la mer, les 30 mètres de la falaise sont très impressionnants... tout comme les blocs de roche qui jonchent la minuscule plage. A 4 mètres au sondeur, nous avons préféré virer sagement de bord, la probabilité pour que ces blocs aient dépassé la plage étant fortement avérée !



COURSEULLES-SUR-MER.

Difficile de trouver une place disponible dans ce port déjà fortement encombré ! A marée basse, le chenal d'entrée du port, bordé d'une longue estacade de bois, assèche presque complètement.

PORT-EN-BESSIN

POINTE DU HOC

ARROMANCHES

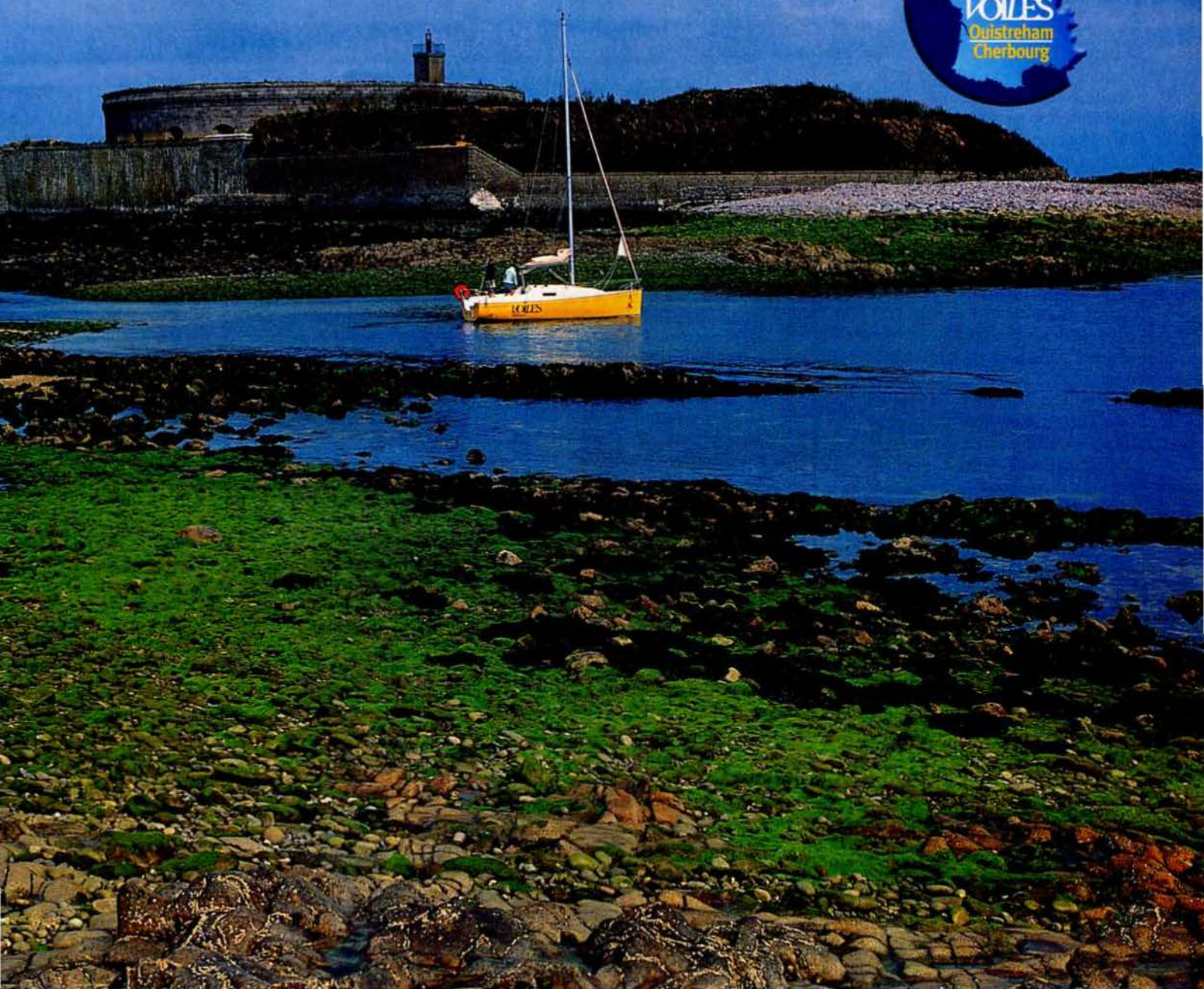
COURSEULLES-SUR-MER

OUISTREHAM

	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Cherbourg	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10
Port-en-Bessin	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10
Arromanches	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10
Courseulles-sur-Mer	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10
Ouistreham	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10	107.10



GARDEZ VOTRE MER PROPRE
KEEP YOUR WATERWAYS CLEAN



DP FORT.
A BIEN ESSAYÉ DE RENTRER
AUCHE MAIS, MALGRÉ NOS
CENTIMÈTRES DE TIRANT
AU, CELA N'EST PAS PASSÉ !
DOUVE DU FORT DES ÎLES
NT-MARCOUF RESTE
ORE À CONQUÉRIR...

DP COURT.
I A DIT QUE LES PETITS
EAUX N'ÉTAIENT PAS
S POUR LA CROISIÈRE ?
TERME D'UNE BONNE
ITAINE DE MILLES
(LOCH), LE MORAL ET LES
ÉS SONT AU BEAU FIXE !

D. ALLISY

