

*Une côte rocailleuse au nord, suivie  
d'une longue étendue sablonneuse  
que terminent d'anciens marais  
découpés en polders giboyeux,  
l'Est du Cotentin arbore plusieurs  
visages, dont l'unique point  
commun est une authenticité  
parfaitement préservée.*

TEXTE ET PHOTOS DAMIEN BIDAINE





## AUTHENTIQUE BARFLEUR

**D**es falaises tourmentées du cap de la Hague aux étendues infinies des anciens marais asséchés que découpe un bocage typiquement normand, le Cotentin adopte une multitude de facettes qui le rendent difficilement classable. Un des raccourcis les plus couramment employés pour le qualifier – sans doute juste –, est de parler de Finistère normand. En effet, coincée entre la riche et douce Normandie et une Bretagne sauvage et rude, la presqu'île parvient à forger sa propre identité même empreinte des caractéristiques des régions voisines. Elle se fait normande par la clémence de son climat, la douceur des paysages, la rectitude de son trait de côte jusqu'à St-Vaast-la-Hougue, et par une gastronomie tournant autour de la crème fraîche et du beurre doux. Puis, dès qu'on aborde le val de Saire, autour de Barfleur, l'ambiance se bretonnise: côte accidentée, mal pavée et architecture granitique. C'est sans doute la nature de ses constructions qui ont permis de comparer le Cotentin à la pointe de la Bretagne, et l'entrée dans le petit port d'échouage de Barfleur, ceinturé de maisons aux pierres massives et aux toits de schiste, ne fait qu'étayer cette première impression. Pourtant si les matériaux de construction ont la même rudesse, l'ampleur des demeures et la multitude des petits manoirs éparpillés dans l'arrière-pays témoignent d'un passé bien plus prospère que dans le lointain Finistère.



**BARFLEUR**  
Seul abri naturel de la côte, Barfleur offre aux navigateurs éprouvés par les passages des raz de Barfleur et de Lévi une halte salvatrice au pied d'un des plus beaux villages du Cotentin.

Aujourd'hui en retrait des grandes routes touristiques, qu'elles soient nautiques ou terrestres, la presqu'île du Cotentin et sa côte Est ont pourtant été un temps au cœur des échanges maritime en Manche. L'histoire des ports de Barfleur et de St-Vaast, les pillages successifs de l'un et les fortifications tardives de l'autre en témoignent. Aujourd'hui, si les ports de plaisance

de Saint-Vaast et de Carentan sont accessibles aux voiliers modernes, c'est en vaquelotte ou muni de bonnes béquilles que les abris de Quineville, et surtout Barfleur, seront praticables. Alors, si l'échouage ne vous rebute pas, une escale à Barfleur semble indispensable pour bien apprécier l'histoire d'une côte qui alterna au fil des siècles prospérité et désolation.

## Charpentiers au service du patrimoine



**Gilles Augier.** prospère davantage tournée vers la maintenance des unités en activité. C'est alors qu'intervient la passation de pouvoir entre Gérard Bernard et Gilles Augier, actuel patron charismatique du chantier. Débarqué du centre spatial guyanais où, dessinateur de formation, il se consacrait exclusivement au programme d'Ariane, Gilles Augier, animé d'une réelle passion pour les vieux gréements, fit prendre un tournant salvateur au chantier

normand en mettant le talent de ses charpentiers au service de la restauration d'unités historiques. Cordier, vague lotte, yawl et cotre – tel que Winibelle, une unité de onze mètres ayant appartenu au peintre navigateur Marin Marie – passent sous les doigts experts des vingt charpentiers de marine du chantier pour des restaurations rigoureuses. La consécration du chantier eut lieu en 2004 lorsque le Fleur de Lampaul, caboteur à voile de 1948, en passa les portes pour une restauration complète. Depuis, le cordier Marie-Madeleine, inscrit au patrimoine historique, et le Marité – dernier terre-neuvas français – ont tour à tour fait ici une cure de jouvence. Ce dernier y revient fin avril pour la restauration de sa timonerie et de son gréement. Entretemps, une partie de l'équipe va poser ses outils à Rochefort auprès de l'Hermione.



## LA CÔTE OFFRE UNE NAVIGATION PAISIBLE MAIS SANS ABRIS

### Barfleur, havre de granit et de schiste

Niché dans un creux, le petit port est le seul havre de paix naturel de cette côte. Apparaissant au détour de la pointe, son long quai au bout duquel trône une massive église médiévale est bordé d'un chapelet de maisons de pêcheurs inchangées depuis le Moyen Âge. Ce panorama authentique est le témoin vivant d'une vraie prospérité, hélas passée. Enrichi par la pêche, le village fut en effet la victime d'assauts successifs du royaume d'Angleterre qui, durant toute la guerre de Cent Ans et jusqu'au <sup>xv</sup><sup>e</sup> siècle, y fit régulièrement débarquer ses armées. Exsangue, le petit port normand vit alors la croissance de son économie sacrifiée au profit des paroisses voisines et, en premier lieu, du village de St-Vaast-la-Hougue. Aujourd'hui, cette interruption dans le développement de Barfleur fait le bonheur du voyageur et de l'historien, qui peuvent admirer intact le plus joli et le plus authentique des ports de la Manche et, certainement, un des plus beaux des côtes françaises. Mais ne nous y trompons pas, il ne s'agit pas pour autant d'un port-musée. Car, si l'activité des quais est sans doute moins tumultueuse qu'au <sup>xi</sup><sup>e</sup> siècle, Barfleur compte aujourd'hui encore son lot de ligneurs et de caseyeurs qui partent travailler à chaque marée dans les eaux poissonneuses du raz

tout proche, au nord du phare de Gatteville. La descente le long de la côte, portée par le courant, offre une navigation paisible mais sans abris ni mouillages remarquables jusqu'à Saint-Vaast, à 7 milles nautiques. Moins authentique, mais non dénuée de charme, St-Vaast-la-Hougue est l'escale phare de ce bassin de navigation grâce à son vaste bassin à flot facile d'accès, dont les quais sont quotidiennement pris d'assaut par les pêcheurs et les ostréiculteurs.

### Une rade royale

Profitant implicitement des déboires de Barfleur, St-Vaast-la-Hougue s'est lentement, mais inéluctablement développée au fil des siècles et il s'en est fallu de peu qu'elle ne vole la vedette à la rade de Cherbourg et ne devienne à sa place Port-Royal. L'utilisation militaire de la baie, propice aux débarquements – bien avant l'opération Overlord de juin 1944 –, remonte à 1346 et au débarquement d'Edouard III d'Angleterre, qui vaincra par la suite l'armée française à Crécy, et s'achève en 1692 par le désastre de la bataille de la Hougue, où onze vaisseaux de Louis XIV venus chercher refuge à la côte seront l'un après l'autre incendiés par les brûlots de la flotte anglaise lancée à leur trousser. Dès lors, la décision longtemps repoussée par le pouvoir royal de fortifier la rade est prise. Vauban est dépêché – ou plutôt son collaborateur Benjamin de Combes –, qui entreprend la construction de deux massives tours défensives. L'une sur la presqu'île de la Hougue et l'autre sur l'île de Tatihou, à une encablure du village. Fiers et remarquables amers, les deux tours de pierre (toutes deux inscrites au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis juillet 2008) encadrent majestueusement cette petite rade où l'abri est convenable, sauf par vent d'Est. A leurs pieds s'étalent sur des kilomètres des tables métalliques, réparties dans le Cul de Loup à l'ouest du fort de la

## Cap'tain Després



C'est avec Armand Troy – capitaine héroïque et séducteur du schooner Tiki croisant au fil des jours sur le petit écran dans les années 60 –, que Jean Michel Després, actuel PDG du groupe Losange regroupant les marques Sparcraft et Facnor, rêve de prendre la mer. Mais si la famille installée à Saint-Vaast est normande depuis cinq générations, elle ne vit pas pour autant de la mer. C'est en pataugeant dans l'huile du garage de son grand-père que l'adolescent se découvre une passion pour la mécanique qui, conjuguée à un penchant naturel pour la mer, le mènera en 1973 vers le bureau d'études d'Elström Mast. « J'étais dessinateur au sein de leur bureau d'études. Un boulot sympa, on dessinait des mâts pour le 12M JI du Baron Bich ! C'est à cette époque que je découvre les enrouleurs de génois, alors très décriés, et je décide d'en dessiner un. Mais l'entreprise refuse de suivre le projet. C'est alors que je crée Facnor en 1981 ». Son histoire, Jean-Michel Després la raconte en toute simplicité, au détour d'une conversation sur l'arrivée des enrouleurs de génois dans la plaisance. Aujourd'hui indispensables, ils ont pourtant suscité les foudres des voiliers, qui maudissaient cette voile informe, craignant surtout de ne plus vendre qu'une unique voile en lieu et place de la robe classique: génois, foc, trinquette. Depuis, la petite entreprise normande a racheté un à un ses concurrents – Sparcraft, Isomat et France Espar – et s'impose désormais à l'international avec 200 emplois, dont 175 en France répartis entre les sites de St-Vaast et de La Rochelle. Un groupe qui réunit cinq sociétés actives et affiche en 2008 un chiffre d'affaires de 30 millions d'euros. Mais l'homme au caractère modeste n'en a pas pour autant déserté la baie de Seine, où il croise régulièrement à bord d'un Jolie Morgann entre Tatihou et les îles Saint-Marcouf, là même où il tira ses premiers bords en se prenant pour le cap'tain Troy. Mais le schooner n'était qu'un dériveur, un Cadet de 3,20 m dessiné par Jacques Holt.

**SAINT-VAAST**  
Antre des meilleurs charpentiers de marine, l'impressionnant hangar du chantier Bernard redonne régulièrement de l'éclat au patrimoine maritime des côtes de France.



Le chantier Bernard.

Suite page 38 ➤



# Du raz de Barfleur à la rade de la Chapelle

*Le temps d'une marée et la côte nue. Les bassins portuaires se referment, les baies se vident et le long cordon sablonneux se hérissé de parcs à huîtres.*

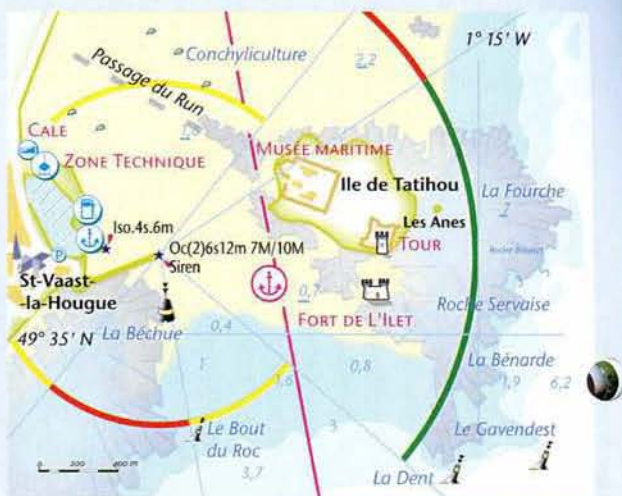
Exception faite des dangers inhérents au passage d'un raz, qui peut être bouillonnant lorsque le vent fait face aux courants, la navigation le long de la côte orientale du Cotentin est plutôt paisible. Protégés des vents dominants d'ouest, les seuls dangers remarquables de cette côte sont tous situés au large et systématiquement balisés. Il s'agit, du Nord au Sud, du débordement vers le plateau du Ouest-Drix de l'île de Tatihou, des bancs de Saint-Marcouf et de Quineville, et du banc du Cardonnet face à la baie des Veys. En arrivant de Cherbourg, il faut prendre soin de déborder largement la côte à partir du cap Lévi, car la route mal pavée rend la navigation inconfortable et dangereuse lorsque la brise fraîchit. Après le passage de la pointe de Barfleur, marquée par le majestueux phare de Gatteville, la côte s'assagit pour s'ouvrir à hauteur de St Vaast en une très large rade au milieu de laquelle trônent les îles Saint-Marcouf. En réalité, la principale difficulté tient dans l'absence totale de ports ou d'abris accessibles à toute heure. Qu'il s'agisse de Barfleur, St-Vaast, ou Carentan, leur accès est dépendant des heures de marée et d'ouverture des écluses, un classique en Manche.

## Carentan - Saint-Vaast

L'accès à Saint-Vaast par le sud en arrivant de Carentan ou des îles St-Marcouf est simple. Passé l'archipel, il faut aller chercher la cardinale de Quineville puis faire cap sur le secteur blanc du phare de la grande jetée. Lorsque l'on arrive par le nord, en venant de Barfleur, il faut largement déborder l'île de Tatihou en venant chercher l'alignement des phares de Morsalines et de la Hougue, qui vous mènera sur la cardinal sud Gavendest, porte d'entrée de la petite rade et accès au port. A pleine mer, les petites unités au faible tirant d'eau pourront couper entre la côte et Tatihou, mais gare à l'échouage et aux ostréiculteurs

qui ont tapissé le fond de la baie de leurs tables d'élevages.

Carentan n'est pas plus difficile d'accès, mais le petit port ancré à quatre mille à l'intérieur des terres est bien plus long à atteindre et ne s'ouvre au plaisancier que cinq heures par marée. Après avoir tiré des bords pour suivre le parcours bien balisé de la baie des Veys, il faut compter une bonne heure pour remonter au moteur le long canal traversant le parc naturel des marais du Cotentin avant de passer les portes de l'écluse du canal du Haut-Dick, au fond duquel le port de plaisance a pris ses quartiers. Il est conseillé de se présenter à la bouée C1 (49°25'3N, 01°07'1W) deux heures avant la pleine mer. En arrivant du nord-est dans la baie des Veys,



veillez aux roches de Grandcamp – signalées par quatre bouées – qui débordent largement le trait de côte, ainsi qu'aux parcs à huîtres implantées face à la pointe de Maisy.

## Avis aux navigateurs

Le nord de la zone de navigation, soumis à de forts courants, lève une mer très dure lorsque le vent s'en mêle, notamment à 1 mille au NE de la pointe de Barfleur sur une zone de hauts fonds (7,90 m) non balisée. Au-delà de la pointe, dans le NW, le banc de Saint-Pierre et le plateau des Equets sont une zone délicate, mais convenablement balisée. Quoi qu'il en soit, il est déconseillé de passer le raz de Barfleur par vent d'est à nord-est, tandis qu'il est nécessaire de le passer à l'écale par fort vent d'ouest. Dans des conditions climatiques normales, il convient de le franchir à PM -3h en venant de Cherbourg, et à PM +2h en quittant Barfleur. Le raz est en effet considéré comme navigable jusqu'à PM +4h.

▼ **Cartes** : Shom 7090, 7120, 7422; Navicarte 527-528

### ▼ Carentan :

Capitainerie: 02 33 42 24 44

L'accès doit se faire 2 h avant la pleine mer (PM Cherbourg -1h). Le chenal de la baie des Veys, régulièrement déplacé en fonction de l'évolution des bancs de sable, est à 3,40 m. Mais attention, le seuil du sas du port de

plaisance est à 1,80 m (+1,80 à la PM), alors que le bassin de plaisance cale à 3 mètres.

### ▼ Saint-Vaast-la-Hougue :

Capitainerie: 02 33 23 61 00

L'entrée du bassin est fermée par une porte-écluse au seuil de 1,70 m, accessible de PM -2h15 à PM +3h après. Mais, en fonction de la pression barométrique et des coefficients, les portes peuvent fermer de 30' à 1 h en avance. Dans ce cas, il faut mouiller dans la petite rade à l'est du fort de la Hougue.

### ▼ Barfleur :

Capitainerie: 02 33 54 08 29

L'accès à ce port d'échouage doit s'effectuer vers la mi-marée (PM Cherbourg -1 h). Mais les fonds découvrent de près d'un mètre à l'entrée et de 2-3 m à l'intérieur. 20 corps-morts sont à disposition des visiteurs; il est interdit de mouiller.

### ▼ Sémaphores :

La Hougue : 02 33 54 44 50 ;

Barfleur : 02 33 54 04 37

### ▼ Distances :

Grandcamp-Carentan : 13 M

Carentan-Saint-Vaast-la-Hougue : 18 M

Saint-Vaast-la-Hougue-Barfleur : 7 M

Barfleur-Cherbourg : 18 M







## LES ÎLES SAINT-MARCOUF, UNE ESCALE IDYLLIQUE TRÈS PRISÉE DES PLAISANCIERS

Suite de la page 33

Hougue et à l'abri de la pointe de Saire et de l'île de Tatihou. C'est là en effet que se situe le plus ancien bassin ostréicole de Normandie, réputé pour ses huîtres à l'incomparable goût de noisette. Bien avant l'industrialisation de l'ostréiculture et l'implantation à Gatteville d'une des plus importantes éclosiers de mollusques d'Europe (Satmar), les pêcheurs de Saint-Vaast draguaient méticuleusement les abords des côtes et des îles, entre avril et septembre, pour récolter les précieux mollusques avant de les entreposer à même le sable dans les premiers parcs à huîtres répartis le long des plages.



Le bassin ostréicole de Tatihou.

YVAN TRAVERT/AP

### Un port dans les terres

En quittant Saint-Vaast pour le sud et la splendide baie des Veys, on change radicalement d'univers. L'interminable descente le long d'Utah Beach serait monotone sans la présence à mi-chemin des îles Saint-Marcouf (voir encadré), qui offrent une escale idyllique très prisée des plaisanciers de la baie de Seine qui s'y pressent le temps d'une marée. Ici, l'ambiance change radicalement. Le bandeau clair de l'immense plage de sable fin que nous longeons depuis Saint-Vaast se rompt enfin pour laisser place à une large et si paisible baie qu'une colonie de phoques y a élu domicile.

La ville de Carentan, dévastée par les combats durant la Seconde Guerre mondiale manque d'attrait, la petite heure de navigation atypique sur le canal procure un véritable régal. De part et d'autre du canal bordé d'arbres, les prairies étroitement quadrillées de fossés inondés se partagent l'étendue avec des tourbières habitées par une

### Contagion culturelle

Marins en quarantaine, militaires en faction, chercheurs du Muséum national d'Histoire naturelle ou enfants difficiles, l'île de Tatihou, longtemps interdite d'accès, ouvre aujourd'hui très largement ses portes au public. L'ancien lazaret, conçu au XVIII<sup>e</sup> siècle pour confiner les germes de la peste, sert désormais « d'incubateur culturel » à nombre de scolaires et de voyageurs de passage. Le musée qu'il abrite est riche d'une très belle collection d'œuvres d'art retraçant l'histoire maritime régionale et propose régulièrement de captivantes expositions temporaires. Le musée possède également, discrètement alignée sous un auvent, une émouvante collection de bateaux de travail traditionnels du Cotentin (crevettier, plate, cajot, vaquelotte, chaloupe), patiemment restaurés par les charpentiers de marine attachés à l'institution.



Le Musée de Tatihou.

JEAN-PAUL BA / AFP

faune multiple et apaisée, grâce au statut de Parc naturel régional adopté en 1991, pour toute la zone humide du Bas-Cotentin. Echassiers, canards, cigognes, hérons et aigrettes blanches salueront ainsi l'arrivée des meilleurs observateurs du bord. Pour peu qu'un vent de nord-ouest permette de laisser porter toutes voiles hautes, le bonheur de voir et naviguer sera complet. ⚓

### Un archipel superbe et fragile

À quatre milles de la côte, occupant une position autrefois stratégique, les îles Saint-Marcouf forment le premier archipel français en descendant le long des côtes normandes. Plus modestes et moins prestigieuses que leurs cousines anglo-normandes de la côte ouest du Cotentin, ces deux petites îles n'en ont pas moins défrayé la chronique en leur temps même si aujourd'hui seuls les oiseaux de mer – goélands et cormorans – nichent sur l'île de terre et les nombreux plaisanciers débarquant régulièrement sur l'île du Large animent l'archipel. En effet, longtemps délaissées par la France malgré leur position stratégique pour le contrôle de la baie de Seine, elles connaissent une occupation anglaise dès 1794 et durant toute la Révolution française. Ces derniers y installent quelques troupes sommairement abritées dans des fortins légers bloquant le commerce régional. Il faudra attendre 1802 pour que la France les récupère lors de la

signature du traité d'Amiens par Napoléon qui charge le marquis de Montalembert d'entreprendre leur fortification. Si le fort garantit la libre navigation entre Cherbourg et Le Havre, son rôle défensif ne fut jamais mis à l'épreuve et le bastion finira par être délaissé par l'armée. Aujourd'hui, le fort circulaire qui a su conserver son intégrité architecturale du XVIII<sup>e</sup> recule malheureusement sous les coups de butoir de la Manche. Une association, les Amis de l'île du Large Saint-Marcouf, tente, depuis plusieurs années, d'obtenir les autorisations nécessaires aux indispensables

travaux de consolidation pour la sauvegarde d'un patrimoine architectural rare. En attendant, les îles représentent pour la navigation de plaisance l'un des principaux attraits de ce petit bassin de navigation au trait de côte linéaire, et chaque été nombreux sont les voiliers à venir mouiller entre les deux îles le temps d'une marée profitant ainsi du ballet féérique, mais assourdissant de la réserve naturelle de l'île du Large.



Le fort de l'île du Large.

MILLE MORENC/HENRI/CORBIS