

ESCALE INSOLITE

Au mont Saint-Michel

Y aller en voiture devient compliqué ? Y aller en vélo est interdit en pleine saison ? Y aller à pied est une longue marche ? Reste une solution pour découvrir le Mont : y aller en bateau. Encore en accès libre... même s'il y a d'autres contraintes.

Texte et photos : Sébastien Mainguet.

QUE FAIT LA MER?

Elle devrait être là... En quittant le bateau à pied sec, environ deux heures avant la pleine mer, je me disais qu'il faudrait revenir assez vite à bord... ou que l'on vienne me chercher en annexe. Et là, je suis à terre depuis une heure, et toujours pas d'eau sous les quatre bateaux de notre flottille, sagement posés sur un banc de sable au pied du mont Saint-Michel, côté est. Même en regardant à gauche vers le large, on ne voit rien venir à la vitesse d'un cheval au galop. Bon. Je songe quand même qu'il ne doit pas me rester beaucoup de temps pour revenir à pied sur le Malango. Encore une ou deux photos, un détour par la boulangerie pour les croissants, et j'y vais. Je me retourne vers le centre du Mont, je cadre la flèche de l'abbaye en contre-plongée avec une ou deux maisons à colombages à droite et à gauche. Vraiment pas terribles ces photos, il fait gris en ce petit matin de juin, on ne va pas insister. Soudain, j'entends comme le bruit d'une fontaine toute proche, qui viendrait d'être mise en marche. Bizarre, pas vu de fontaine dans cette rue en arrivant... Et si c'était... Je me retourne vers le plan d'eau – enfin, le plan de sable... Ah si, le plan d'eau. La scène est surréaliste : cela ne ressemble en rien à la mer qui monte, plutôt aux eaux vives d'une rivière, ou encore à un paquet de mer se ruant sur un passavant. Et l'eau n'arrive pas de là où on l'attendait. Alors qu'hier soir le jusant portait au nord en longeant le Mont, ce flot furieux arrive par l'est, en longeant la limite des prés salés. Il a dû faire un grand détour – celui-là même que nous avons fait pour arriver jusqu'ici en ayant les meilleures chances de ne pas être « freinés » par un banc de sable. Toujours est-il que notre Malango *Awanata* est travers au courant. Position inconfortable. Heureusement, la surface des béquilles a été bien calculée, et le bateau ne prend guère que 5° de gîte. Le safran tribord, lui aussi, s'enfonce un peu dans le sable vaseux, mais comme les béquilles, il est dimensionné pour ce genre d'aléa. Et puis, en moins de dix minutes, le bateau

est déjà soutenu par quelques dizaines de centimètres d'eau. Pour autant ce n'est pas le moment de (tenter de) faire le trajet en annexe. Le rafting à contre-courant, mauvaise idée... Conclusion : ne pas tenter de rentrer à bord (ou de quitter le bord) à pied quand on sait que l'arrivée du flot est imminente. Un petit quart d'heure plus tard, tout s'est calmé, le trajet en annexe devient envisageable. Si le départ est agité, au moins pendant les quelques minutes de la remise à flot, l'arrivée au mont Saint-Michel est au contraire un grand moment de sérénité – il faut seulement rester attentif aux indications du sondeur... et à l'horaire bien sûr ! Que l'on vienne de Cancale ou de Granville, le Mont qui s'approche exerce une force magnétique sur le regard et l'esprit. A mesure qu'il grossit sur l'horizon, le promontoire ne cesse de ressembler toujours davantage à la vision

d'un artiste. C'est comme une apparition. A nous, le Mont est apparu alors que nous attaquions le fromage, à la fin d'un repas roboratif pris lors d'une courte escale devant Port-Pican – très bon mouillage d'attente par vent d'ouest, entre Cancale et la pointe du Grouin, au débouché du chenal de la Vieille Rivière (ou « Grande Rivière ») qui sépare la pointe de l'île des Landes. Le grand cockpit du Malango accueillait les trois équipages des autres bateaux de la flottille ; il y a Jean-Louis, fringant skipper d'un Gib'Sea 76

biquille équipé pour la grande croisière – bateau qui a fort bien vieilli au demeurant – et papa du propriétaire du Malango (Luc), Pascal et son drôle de « fifty » rouge, et enfin Jean-Pierre et son fidèle Westerly, flanqué de deux équipiers du cru. Tout ce petit monde, avec parfois quelques autres, se retrouve chaque année pour cette croisière très spéciale. Une tradition, un rituel. Jean-Pierre, natif du Mont, en est sans doute l'un des meilleurs connaisseurs ; il fréquente la baie depuis quelques décennies... Pour assurer un atterrissage et une posée en douceur, il se charge de repérer les lieux quelques jours avant ; à coups d'alignements, il dessine une route idéale entre les bancs de sable, qui mène jusqu'à la zone d'échouage rêvée. Après la pluie, puis la bruine, la brume à son tour se dissipait doucement à l'heure du dessert, laissant deviner tout d'abord une silhouette confuse, à la forme imprécise. Et assez vite, le Mont s'est détaché clairement, sur un fond blanc virant au bleu. Ne restait plus qu'à attendre la mi-marée, avant de s'élancer vers notre but, quand Jean-Pierre donnerait le signal du départ. La distance depuis Port-Pican est d'environ 12 milles, mais avec les manœuvres d'approche on peut compter trois heures. Au sondeur, le fond remonte avec une régularité de métronome : on part de 20 m, et on descend de 1 m toutes



▲ Le calme avant l'arrivée du flot.

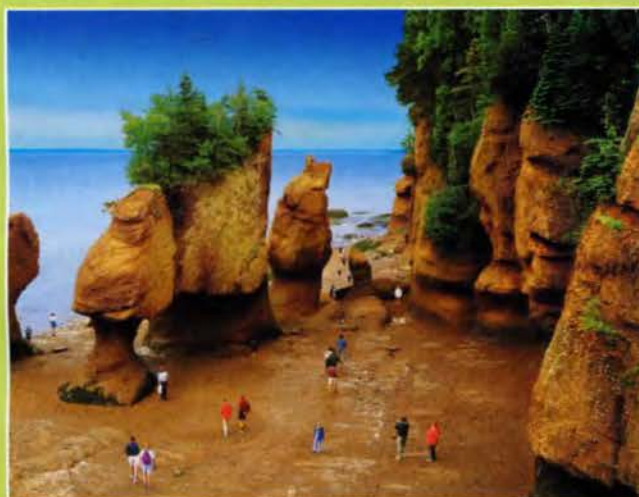




“ Ici, la hauteur des plus hautes mers astronomiques atteint 14,86 m...
A Granville, le marnage théorique maximal atteint 14,55 m ! ”

CAMILLE MORENC

LES PLUS GRANDES MAREES DE FRANCE... PAS D'EUROPE, NI DU MONDE



PHOTOS : TOURISME NOUVEAU-BRUNSWICK

▲ Au fond de la baie de Fundy, côté Nouveau-Brunswick, les Hopewell Rocks; de drôles de rochers créés par l'érosion de la pluie... et des marées.

Eh non. La baie du Mont-Saint-Michel ne détient pas le record mondial de marnage, celui-ci étant canadien. Ni même le record d'Europe, qui est britannique. Dans le canal de Bristol, vaste échancrure séparant les Cornouailles du Pays de Galles, le marnage dépasse en effet les 15 m. Et dans les baies de Fundy et d'Ungava, il atteint les 17 m. Située au sud de l'embouchure du Saint-Laurent, la baie de Fundy sépare la Nouvelle-Ecosse

à l'est et du Nouveau-Brunswick à l'ouest. Profonde de près de 150 milles, large d'une vingtaine de milles, elle se termine côté Nouvelle-Ecosse par le Minas Basin et la rivière Shubenacadie dans laquelle on pratique le rafting... sur le mascaret; et côté Nouveau-Brunswick par la baie de Shepody avec la rivière de Petitcodiac. La baie québécoise d'Ungava est située bien plus au nord, à l'entrée du détroit d'Hudson quand on vient de l'Atlantique.



“ Le Mont en 2015 : digue-route remplacée par un pont-passerelle, parking détruit et gué submersible. ”

les dix minutes. C'est bien cette configuration particulière des fonds, ainsi que le dessin du trait de côte, qui amplifie ainsi l'onde de marée. A environ 6 milles du Mont, *Awanata* franchit la ligne de zéro des cartes... et très vite on se retrouve dans un monde onirique, instable et vertigineux. Pendant la dernière demi-heure, on navigue dans des eaux épaisses, de couleur ambrée, d'où remontent les volutes de sable tourbillonnantes soulevées par le flot. On est sur un drôle de tapis roulant. Quelque peu intimidant, quand on songe que c'est bientôt la pleine mer, que le marnage atteint 11,85 m et que le sondeur indique toujours moins de 5 m... Sur bâbord, l'îlot de Tombelaine, désert et isolé, se dore dans les rayons du soleil couchant; sur tribord, le mont Saint-Michel se dresse en contre-jour. La flèche culmine à plus de 150 m, et l'imposante abbaye laisse peu de place aux maisons et aux ruelles qui se serrent autour d'elle en contrebas. L'image suivante est moins agréable. En approchant de la zone de mouillage visée, toujours dans le sillage de notre guide Jean-Pierre et de son *Westerly*, on distingue l'ancien parking submersible, ou ce qu'il en reste, et la digue-route elle aussi promise à la destruction. Au loin vers les prés salés, on aperçoit les grues d'un vaste chantier. Car tout cela est en travaux, dans le cadre du « rétablissement du caractère maritime » du mont Saint-Michel – un grand projet lancé dès 1995, les travaux ayant débuté dix ans plus tard et devant s'achever en 2015.

UN SPI EN TETE SANS GUIGNOL, ET ALORS?

L'accès se fera alors via un « pont-passerelle » qui viendra s'appuyer sur un terre-plein servant à la fois de gué et de protection pour les remparts (contre l'affouillement) – exit le parking, un autre a été aménagé à 3 km de là, dans les terres. Ce terre-plein sera submersible aux grandes marées afin que le Mont retrouve quelques heures par an son caractère insulaire – voir schéma page 97.

A la différence de la nouvelle passerelle, la digue-route construite en 1878-1879 bloquait la circulation du courant et du sable. C'était

d'ailleurs le but essentiel de l'opération : à l'époque, il fallait favoriser la poldérisation. A l'inverse, depuis 2009, un nouveau barrage aménagé sur le fleuve Couesnon fait des lâchers d'eau pour désensabler le précieux rocher. Sans cela, d'ici le milieu du XXI^e siècle, le mont Saint-Michel pourrait être cerné par les prés salés – ce qui serait un peu triste, et moins pratique pour y aller en bateau. Une heure après la pleine mer, le Malango est calé dans le courant descendant qui s'est bien établi. Il reste environ 1,50 m, pour un tirant d'eau de 1 m (quille relevée). Devinette classique : dans combien de temps serons-

nous posés ? Rien de plus simple : dans une heure il y aura 2 m de moins. La règle des douzièmes, avec 12 m de marnage, c'est pas sorcier. Toujours est-il qu'une visite à terre s'impose, tant que l'on peut y aller en annexe – plus facile que de marcher dans un sable vaseux, quoique praticable. En cette saison, les touristes ne sont pas encore bien nombreux. La contrepartie : à 22 h 30, tout est fermé, c'est un peu dommage. N'empêche, venir jusqu'ici par la mer est plus que jamais la solution idéale – on peut encore se « garer » juste au pied du Mont, et le parking est toujours gratuit... ■

QUELQUES TRUCS A CONNAITRE

1- A l'ouest du Mont, au débouché du fleuve Couesnon, l'abri est en principe meilleur par vent de nord-est. Mais à l'est, il est plus facile de trouver un bon platin de sable où se poser. On évitera de se mettre dans l'un des rus qui creusent le sable ou, pire encore, sur leurs berges qui peuvent être abruptes. Au pied du Mont, les fonds découvrent d'environ 11 m. Pour être serein, on peut se présenter devant l'îlot de Tombelaine une petite heure avant la pleine mer.

2- Dans tous les cas, il est préférable de venir repérer les lieux à la basse mer précédente. Ou même quelques jours avant, mais pas six mois avant, ça ne sert à rien, la configuration des bancs de sable et des petits rus ne sera peut-être plus la même.

3- En début de jusant, une fois l'évitage stabilisé, donner encore un coup de sonde à main à l'étrave,



▲ Assurez-vous que la surface est bien plane. La sonde à main est un équipement indispensable pour ce genre d'exercice.

au tableau arrière, à bâbord et tribord au maître bau, histoire de s'assurer à nouveau de la planéité du sol. Une précaution utile : si vous êtes sur la berge d'un petit ru, le bateau pourrait se coucher...

4- Le mouillage arrière est plutôt à éviter, sauf peut-être si l'on pose le nez sur la petite grève, à la limite des remparts à l'est – une possibilité

qui semble intéressante mais que nous n'avons pas étudiée... donc a priori on ne vous conseille pas ! Si vous êtes sur un grand platin de sable, il vaut mieux se laisser porter par le jusant à l'échouage, ce ne sera pas plus mal ensuite quand le flot arrivera dans l'autre sens... ou peut-être par le travers. De toute façon, la place ne manque pas vraiment...