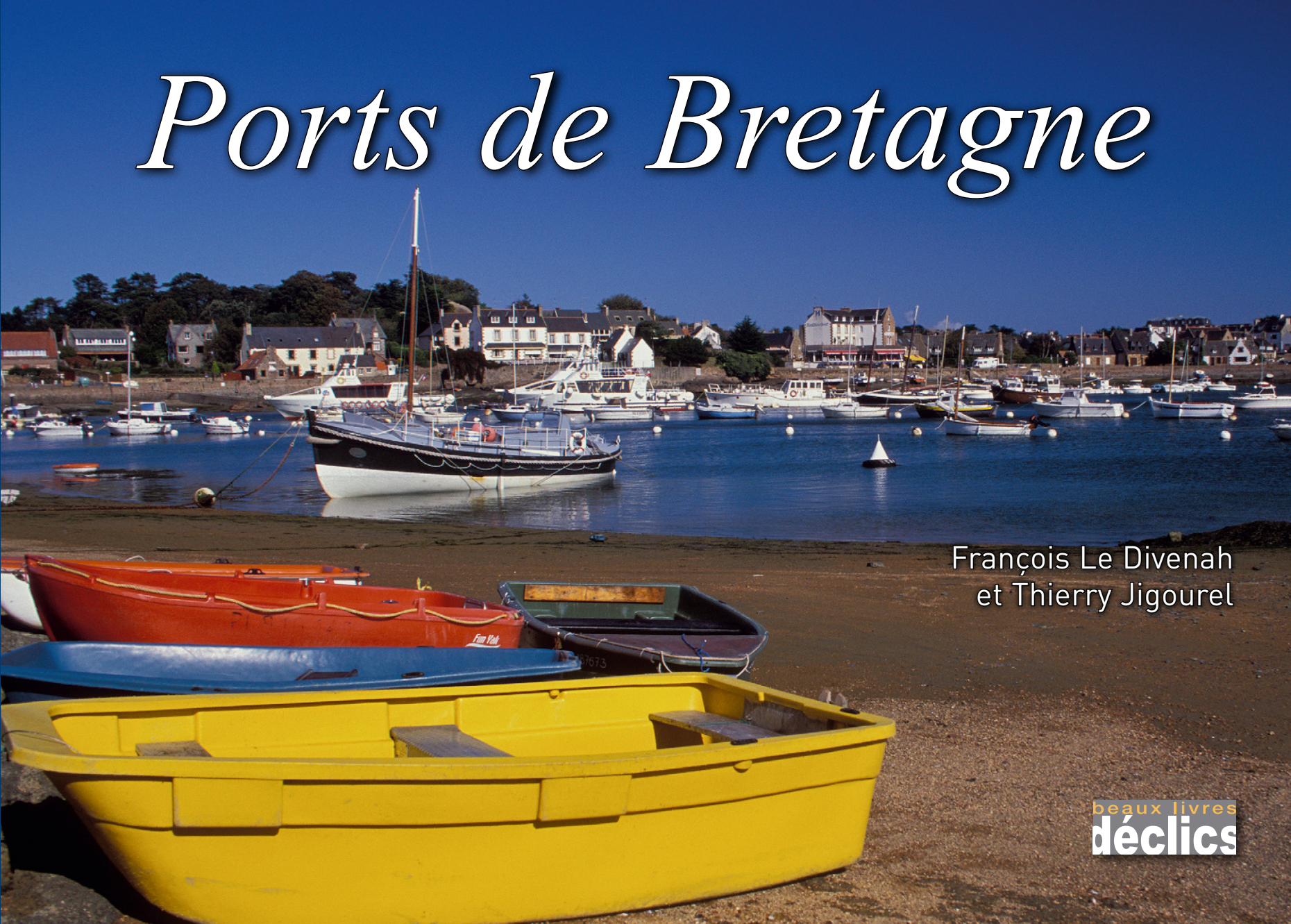
Ports de Bretagne



François Le Divenah
et Thierry Jigourel

beaux livres
déclics

CHEZ BRUNO

SEIN
Chez Stella CAFE BAR
CREPERIE SNACK
L'HIPPOCAMPE
ONDINE
AD312291
AD228055

Couverture - Le petit port de Ploumanac'h, sur la commune de Perros-Guirec, au beau milieu de la côte de granite rose. un havre pour les marins et un joli lieu de rencontre pour les amoureux de vieux gréements.

Double page précédente - Protégé des vents dominants, le quai Sud, ou quai des Français-Libres, sur l'île de Sein, et son charmant alignement de façades colorées.

Ports de Bretagne

Photographies François Le Divenah

Texte Thierry Jigourel

Conception et direction éditoriale Bertrand Dalin

Assisté de Paméla Cauvin

I *Le port, lieu d'ouverture et invitation à tous les voyages.*

Avant-propos

Ports bretons. Ports de Bretagne. C'est vrai, depuis des millénaires, la Bretagne rime avec la mer. Cette côte, de près de 2 000 kilomètres de long, qui ceinture la vieille Aremorica – le « pays entouré de mer » – est trouée de ces multiples havres qui servent, depuis le début des temps, d'abris à un peuple de marins.

La mer. La rive. Et tous ces maelströms verts et gris qui célèbrent à longueur de saison les noces perpétuellement contrariées, perpétuellement renouvelées de la terre, de la pierre, du ciel et de l'eau salée. Le port, c'est cela. Un embarcadère vers l'au-delà, comme l'écrivait Procope, qui prenait l'Armorique pour un grand vaisseau minéral, la proue tendue vers le ponant et tous les mondes imaginaires. Un lieu de départ. Et d'arrivée. Un estran solidifié et consolidé par l'homme. Un monde en attente et en suspension. Au fond, très celtique. Et forcément très breton. Comme si, à lui seul, il symbolisait et syncrétisait toutes les envies d'ailleurs de ce peuple qui réunit, dans un paradoxe apparent, des désirs contradictoires ; la soif de découverte de mondes fabuleux et la frénésie de l'enracinement.

Le port est un peu à la mer ce que la clairière est à la forêt. Un lieu d'initiation, de connaissance et de ressourcement. Un refuge aussi, bien sûr. C'est dans ces ports, plus ou moins aménagés, que les caravelles bretonnes mouillaient et déchargeaient le vin, embarquaient les toiles de lin et de chanvre avant d'appareiller pour les ports de la Ligue hanséatique, du temps de l'indépendance, à une époque où la marine bretonne était la plus puissante, la plus riche et la plus entreprenante d'Europe.

C'est de ces mêmes lieux de l'âme que les marins-pêcheurs bretons, à la suite d'un certain Brendan – qui découvrit l'Amérique près de dix siècles avant Christophe Colomb – mirent les voiles pour aller traquer la morue du côté de Terre-Neuve, en plein Moyen Age. C'est dans ces lieux intermédiaires que s'écrivit la grande épopée de la pêche en Islande, un peu plus tard.

Et si, aujourd'hui, le trafic qui reliait les ports bretons les uns aux autres et à tous les ports de l'Europe du Nord et du Sud s'est essoufflé, si l'on n'entend plus dans la rue du port de Lannion, toutes les langues d'Europe, comme du temps de Charles Le Goffic, les ports eux, sont toujours là, des rêves hauturiers pleins leurs têtes de pierre. Ils font le plein de coques plastiques et de plaisanciers en attendant leur résurrection. Car, à l'heure des économies d'énergie et de l'engorgement des réseaux routiers, certains, et des mieux informés, se prennent à théoriser le retour d'une activité de cabotage qui participerait au renouveau économique du pays. Le port aurait alors retrouvé l'essentiel de sa vocation : asseoir la richesse d'une population de tout temps tournée vers la mer en faisant rêver tous les autres. Quelle revanche sur le destin !

Et moi, je me souviens du petit port de Doëlan. Celui qui fut chanté par Paul Guimard. C'était à la fin des années 1970. J'y faisais mes premières armes à la voile. Une maison aux murs roses nous servait d'amer lorsqu'en corvette de bois, nous mettions le cap sur le havre, en rentrant de Port-Tudy, sur une île de Groix providentielle. Sur la cale, il y avait Le Suroît. C'était un caboulot comme les aimait Xavier Grall. Un lieu de l'âme, plein de marins en instance. Et dans le juke-box, des quarante-cinq tours des Wolfe Tones. Par l'intercession d'un vieux pick-up, la Bretagne se trouvait solidaire du monde. Et en premier lieu de sa grande sœur celtique, l'Irlande.

Le port, en Bretagne, c'est cela aussi. Cette galaxie des hauts lieux du cœur et de la mémoire reconstituée par la musique, la pierre, l'iode. Et l'eau salée.

Le petit port de Doëlan, dans une côte des rias, riante et ensoleillée.
Mis à l'honneur par Paul Guimard, il n'en finit pas de séduire son monde.

Côte de Granit Rose
Côte d'Émeraude
Côte des Légendes
Côte Sauvage
Côte d'Amour
Océan Atlantique
Ile d'Ouessant
Perros-Guirec
Loguivy-de-la-Mer
Bréhat
L'Arcouest
Paimpol
Ploumanac'h
Batz
Roscoff
Baie de Morlaix
Baie de Lannion
Lannion
Erquy
Cancale
Saint-Quay-Portrieux
Dahouët
Cap Fréhel
Lanildut
Portsall
Loquirec
Saint-Pol-de-Léon
Baie de Saint-Brieuc
Binic
Guingamp
Saint-Malo
BREST
Morlaix
St-Brieuc
Dinard
Dinan
Camaret-sur-Mer
Pointe de Saint-Mathieu
Rade de Brest
Pointe de Penhir
Crozon-Morgat
Baie de Douarnenez
Châteaulin
Ile de Sein
Pointe du Raz
Douarnenez
Audierne
QUIMPER
Pontivy
Canal de Nantes à Brest
RENNES
Baie d'Audierne
Bénodet
Le Guilvinec
Concarneau
Pont-Aven
Kérity
Anse de Bénodet
Saint-Guénolé
Pointe de Penmarc'h
Saint-Pierre
Pointe de Trévignon
Les Glénans
Lorient
Saint-Goustan
Auray
Ile de Groix
Doélan
Port-Tudy
La Trinité-sur-Mer
Vannes
Redon
Châteaubri
Presqu'île de Quiberon
Quiberon
Houat
Le Palais
Belle-Ile
Pointe du Castelli
La Turballe
Pointe du Croisic
St-Nazaire
NANTES
N12
N165
N24
N166
N137
A84
A83
0 20 km
Reproduction interdite
Jean-Baptiste Nény
Octobre 2006

Sommaire

Difficile d'aborder la Bretagne. Le vieux rafiot de terre, de pierre, de sang et de larmes ne se laisse pas si facilement approcher. Bien difficile d'appréhender une belle qui ne se laisse prendre qu'aux filets de ceux qui la courtisent passionnément et avec sincérité.

Par quel bout la prendre alors ? Le Nord ? Le Sud ? L'Ouest ? Avec sa gueule de vieux saurien antédiluvien tourné vers les improbables ponants, elle ne se laisse approcher que par une démarche d'initié. Ici, toute initiation est forcément circulaire.

Va pour l'approche circulaire. Le Nord. L'Ouest. Le Sud.

Le Nord - *hanternoz* 12

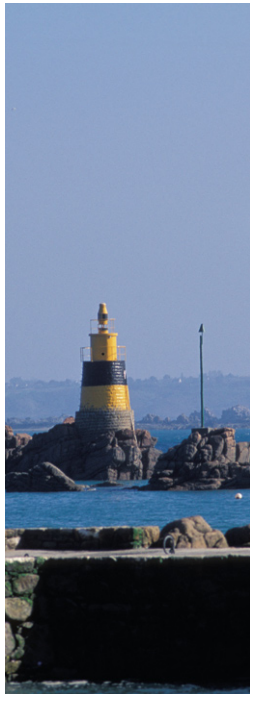
L'Ouest - *kornog* 56

Le Sud - *kreisteiz* 84

hanternoz

le

Nord



Saint-Malo regorge de fantômes de tous ceux qui conquirent la mer à force de canons et de volonté. Ici la statue de Jacques Cartier, qui remonta le fleuve Saint-Laurent et explora le Canada.

Page suivante - Estuaire de la Rance : presque une petite mer intérieure. Et des courants parmi les plus forts de France.

Saint-Malo

Et tout d'abord celui-ci, ce port niché aux avant-postes de la Breizh, sur une « ligne Maginot » autochtone construite avec patience par les derniers ducs d'un Etat indépendant. La ville finit par prendre le nom de son saint fondateur. Un certain Malo, Maclou ou Mac'hlow, venu d'outre-Manche dans un frêle curragh de cuir et de bois lesté d'une pierre creuse pour enserrer le mât. C'est à Aleth, à quelques encablures de la ville close actuelle, que le sauroctone et thaumaturge breton installa ses reliquaires et ses évangéliaires. Sur le site de la commune actuelle de Saint-Servant.

Transférée d'Aleth au rocher de Saint-Aaron, la ville ne tarde pas à se ceinturer d'une efficace courtine de pierre. Et à affirmer un destin conquérant lié à la mer. Une ville si fière et si indépendante qu'entre le roi de France et le duc de Bretagne, elle ne veut pas choisir. Ou plutôt, elle choisit la liberté. Sa liberté. Et une indépendance affirmée déjà dès le début d'un XVIe siècle de tous les dangers, lorsque Anne, l'ultime duchesse de Bretagne, doit, pour impressionner les bourgeois malouins, ériger dans le château une tour susceptible de contenir leurs humeurs. Jacques Cartier, lui, ne fait pas de politique. Mais de l'exploration. En 1534, pour le compte du roi de France, il remonte le long fleuve Saint-Laurent.

FERMÀJIE

СЕМЕН МОРОЗОВ

Page précédente - Le présent et le passé. Au premier plan, le port de commerce. Derrière, au loin, la ville close des grands armateurs des XVIIe et XVIIIe siècles… et des corsaires.

Tourné pour l'éternité vers la perfide Albion, Surcouf, toujours prêt pour on ne sait quel assaut ou quel abordage…

Un siècle plus tard, la bouillante cité s'affirme alors comme le premier port de Bretagne. Et du royaume de France. Son prestige est au zénith. Et sa flotte croise sur toutes les mers du monde. Elle s'enrichit encore sur fond de course, cette piraterie légale.

Duguay-Trouin commence sa carrière à 18 ans, est nommé capitaine de vaisseau à 24 et finit lieutenant général des armées navales après avoir totalisé plus de quatre-vingts victoires audacieuses sur des vaisseaux de la perfide Albion. Alors que Mahé de La Bourdonnaye fonde, aux Indes orientales, un comptoir qui conservera son nom jusqu'à l'indépendance, Robert Surcouf, sur son fameux Renard, réitère, en pleines guerres révolutionnaires et de l'Empire, les exploits des corsaires d'antan. Il sera le dernier. Le XIXe siècle se consacre corps et âme à la pêche à la morue à Terre-Neuve. Une pêche qui périclite après la Première Guerre mondiale.

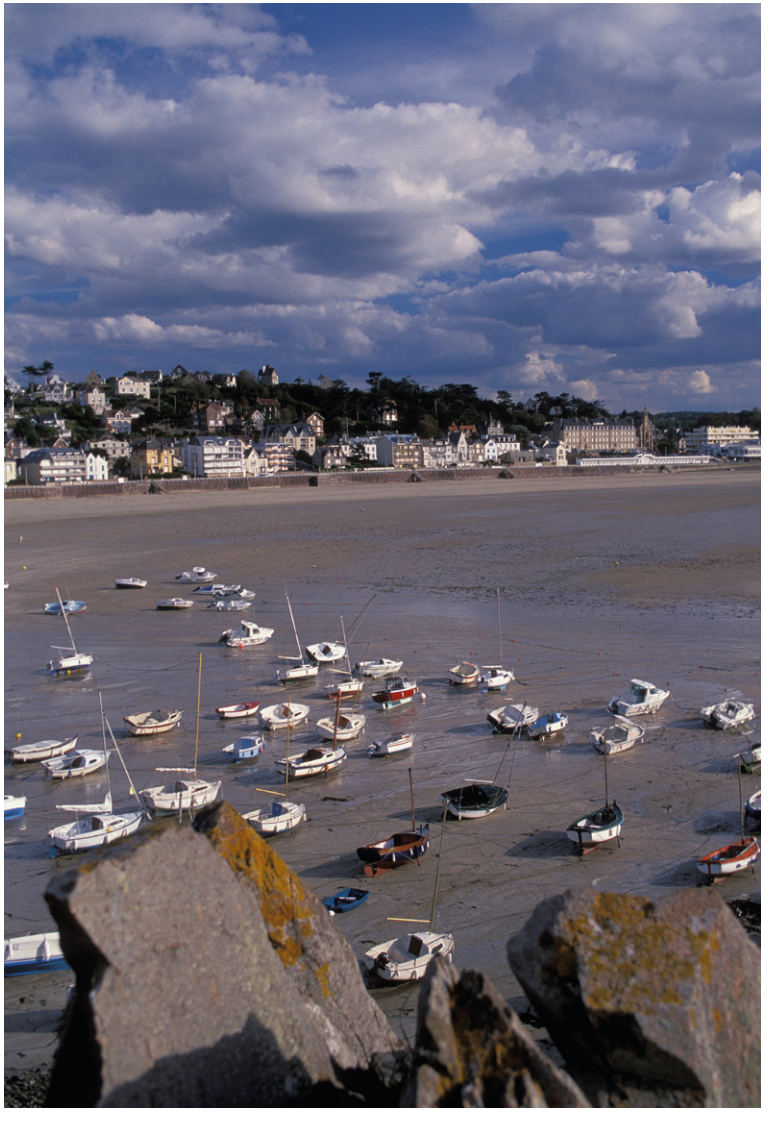
Saint-Malo vit aussi sur le souvenir de la « grande pêche » qui emmena des milliers de marins traquer la morue à Terre-Neuve durant des décennies.

Page suivante - Le bassin à flot. Les cotres et les goélettes ont aujourd'hui cédé la place aux coques plastique de la voile de plaisance. Comme ailleurs.

Le fantôme de Chateaubriand, enterré sur le Grand-Bé (la « grande tombe »), face à l'océan et à l'Angleterre, continue de hanter les remparts de la ville de pierre, celle que Stendhal, qu'on avait connu plus inspiré, qualifiait de « prison ». Mais les Surcouf, les Cartier, les Duguay-Trouin ont trouvé de dignes successeurs dans les skippers qui, depuis 1978, disputent l'aventureuse Route du Rhum reliant la cité corsaire à Pointe-à-Pitre, aux Antilles françaises. Pour ceux que la voile et les tempêtes séduisent un peu moins, restent les échappées en vert et bleu, à bord de car-ferries qui, depuis 1975, appareillent pour Portsmouth, de l'autre côté du Channel.

Quant aux autres, ceux qui rêvent encore de plaies et de bosses, de clameurs et de cris d'abordage, ils pourront avec profit visiter ces sentinelles de pierre qui, depuis les travaux de Vauban et de son ingénieur militaire Garengeau, font de Saint-Malo l'un des ports de Bretagne les mieux gardés du royaume : le Fort national, ex-Fort royal, le fort du Petit-Bé, celui de l'île Harbour et celui de Cézembre…

12



Page précédente - La Richardais, estuaire de la Rance à marée basse. Ici, au nord-est de la Bretagne, les marées sont violentes, et les amplitudes parmi les plus fortes du monde.

Port de Piégu, Pléneuf-Val-André, petite cité vouée tout entière aux loisirs balnéaires.

Erquy, Pléneuf, Saint-Brieuc, Binic

A quelques encablures à l'est, passé l'estuaire de la Rance, la baie de la Fresnaye et le cap Fréhel, Erquy ouvre à l'orient l'immense baie de Saint-Brieuc, Sant-Brieg en breton, cette large et profonde échancrure dans le corsage de la Breizh. Sept plages de sable blond et fin participent au charme de la cité balnéaire, qui n'a pas tourné le dos à la mer ni à la pêche au large.

Premier port de pêche de la coquille Saint-Jacques de la baie de Saint-Brieuc, Erquy abrite une flottille de quatre-vingts bateaux de pêche côtière et d'une douzaine de chalutiers semi-hauturiers. Une flottille éprouvée durement, en janvier 2008, par le naufrage, au large de l'île Vierge, dans le Finistère, de *La P'tite-Julie* et la disparition, dans une mer en furie, de quatre membres de son équipage.

MADEUC