

SAINT-MALO, DINAN, DINARD

**ÉDITION
SPÉCIALE
20 PAGES**

La fabuleuse histoire de la Rance

Promenade inédite au fil de l'eau

Les grandes dates du fleuve

Comment éviter l'envasement ?

EXPRESS ROULARTA

M 04416 - 3276S - F: 4,90 € - RD



AVEC





NAUFRAGES Le bourg de Quelmer, sur la rive droite, juste avant le barrage de l'estuaire, avec, à droite, la cale la Passagère, du nom de l'une des épaves qui gisent dans le seul cimetière de bateaux de la Rance.

De Dinan à Saint-Malo, la légende des siècles

En descendant le cours de la Rance, on ne navigue pas seulement vers la lumière de la côte d'Emeraude. On parcourt un fleuve dont la mémoire chante les métiers des hommes et le patrimoine. Embarquement pour une promenade dans le temps.

Par Gilles Lockhart

Comme un commando des forces spéciales, le Bombard 5.5 noir glisse le long des quais du port de Dinan à la vitesse de 3 nœuds, presque sans provoquer de remous. A son bord, quatre hommes et une femme. Emmanuel Laccours, bonnet rouge, compas de relèvement au cou, tient la barre du moteur Yamaha de 40 chevaux. Militaire pendant vingt-cinq ans, capitaine de vaisseau, il a commandé la frégate *Nivôse* avant de se reconvertir. Sa femme, Agnès, ne participe pas aux manœuvres, mais, plus tard, elle sortira d'une glacière des crêpes et du thé à la bergamote. Hervé de La Motte de Broons de Vauvert, titulaire du brevet de capitaine 200 UMS (équivalent à 100 tonnes), ancien de la Compagnie du Ponant, Louis-Marie, un jeune Malouin de la marine nationale en permission, et le journaliste de L'Express complètent l'équipage. Hervé et Emmanuel se sont associés pour fonder Albatros-

Hermine, une compagnie de tourisme qui inaugure, en ce jeudi de mars, par un temps de rêve, la ligne Dinan - Saint-Malo. Au fil de l'eau, on dérangera – mais si peu – un couple de tadornes, deux hérons cendrés, des aigrettes, des sternes, des cormorans, des foulques, des mouettes et des canards, jusqu'à ce petit macareux flottant fièrement dans l'écluse du barrage de la Rance. Entre-temps, la descente du fleuve aura tenu ses promesses. Dès la première escale, au port de Lyvet, à La Vicomté-sur-Rance, la légende des terre-neuvas prend corps. « Mon grand-père a navigué un peu sur Terre-Neuve », se souvient Gilles Ferrand, régisseur de ce port qui abrite 240 bateaux de plaisance (avec une liste d'attente au moins aussi longue). Lui-même, né en 1967, a connu l'époque où il y avait « beaucoup de carrelots sur les bords des rives et sur les bateaux ». Jusque dans les années 1980, il voyait aussi passer le sablier

de feu Marie Diot, qui allait chercher du sable en mer, avant que l'activité ne disparaisse, faute de repreneur. Au passage de l'écluse du Châtelier, on croise Jean-François Casset. L'homme, en poste ici depuis 1996, porte également dans son ADN les gènes de la navigation. S'il a commencé dans les salaisons (« je grattais les andouilles »), son grand-père était marinier sur le canal de l'Ourcq. « Dans ma famille, il y a trois générations de mariniers nés sur la péniche », dit-il. C'est donc comme d'un atavisme et sans ironie qu'il parle de son métier « sans histoires »... ou presque. « Souvent, lors du passage à l'écluse, le mari est à la barre du voilier et il n'appréhende pas tout. Si vous avez vent arrière et que vous attachez l'avant du bateau, le bateau fait demi-tour et la brave dame, située à l'avant, tombe à l'eau. »

La cale de Saint-Suliac se trouve dans le prolongement de la rue principale
On passe Mordreuc, où les navires dits « chasse-marée », qui descendaient le fleuve avec le courant de jusant, pouvaient commencer à mettre à la voile « si l'orientation du vent le permettait », précise Emmanuel Laccours. A l'approche de Saint-Suliac, le Bombard pousse jusqu'à 5 nœuds, la vitesse maximale autorisée entre l'écluse du Châtelier et le barrage, et l'on commence à sentir la brise marine. Sur les hauteurs, la Vierge de Grainfollet, érigée en 1894 par des terre-neuvas reconnaissants d'être tous revenus sains et saufs d'une ●●●

LES MOULINS À MARÉE, ANCÊTRES DE L'USINE MARÉMOTRICE

« Il y eut en Rance 15 moulins à marée : six sur la rive droite et neuf sur la rive gauche », a recensé Maogan Chaigneau-Normand dans l'ouvrage qu'elle a tiré de sa thèse de doctorat (1). « Certains existaient dès le xv^e siècle, comme le moulin de la cale, à Plouër. D'autres sont présents de manière certaine au xv^e siècle, tels les moulins de Mordreuc (1506), à Pleudihen, de Rochefort (1540), à Plouër, du Boschet (avant 1542), à Saint-Père-Saint-Suliac [...] ». « Ils cessèrent leur activité pour les premiers entre 1860 et 1890. C'est le cas des moulins artisanaux du Prat, de la Herviais, de la Garde. Entre 1900 et 1914, les usines de la Tourniole et de Montmarin ferment leurs portes. Les moulins de Fosse-Mort, de la Soitier, de Rochefort, de Quinard cessèrent de fonctionner entre les deux guerres. Puis la minoterie de Mordreuc ferma en 1955, celle de Pont-Cieux en 1964, celle de la Cale en 1970, celle du Boschet en 1980. »



Le moulin du Prat.

(1) La Rance industrielle, espace et archéologie d'un fleuve côtier. Presses universitaires de Rennes, 270 p., 23 €.

●●● campagne de pêche, rappelle que nous ne sommes pas dans un pays d'enfants de chœur.

C'est marée haute, et l'extrémité de la cale est repérée par un poteau blanc qui émerge. Saint-Suliac a ceci de particulier que sa cale est dans le prolongement de la rue principale. Après avoir mis pied à terre, il suffit de remonter sur quelques mètres pour trouver l'église gothique et ses ex-voto. Dans une vitrine, une maquette de la frégate le *Henri* est conservée sur fond de papier fleurdelisé. Un autre modèle réduit de trois-mâts est suspendu dans la nef. « Pourquoi y a-t-il eu tant de déforestation sous Louis XIV ? nous demande un habitant sur le ton de la devinette. Parce qu'on construisait des centaines de bateaux en bois et des églises à partir de formes en bois. »

« Le marin est aimable et, comme il est aimable, il rencontre du monde »

En repartant vers Le Minihic-sur-Rance, on traverse une zone de petites bouées de casiers. Puis on laisse à tribord l'île au Moine, minuscule île où vivait un ermite précurseur de Troc.com. Les marins lui lançaient des quignons, en échange de quoi il faisait du feu par temps de brume pour leur indiquer le chenal. Rendre service n'est pas un vain mot sur l'eau. En entrant doucement dans une anse du Minihic, nous sommes hélés par un homme, qui nous demande si on peut le conduire jusqu'à son annexe. Plutôt que de le prendre à bord, nous décrochons l'annexe amarrée le long d'un yacht et la lui apportons en la tirant avec un bout. Sourires et remerciements assurés. « Le marin est aimable et, comme il est aimable, il rencontre du monde », synthétise Hervé de La Motte.

Du monde, le propriétaire du chantier naval de la Landriais en voit passer : Malouins, Rennais, Parisiens... « On manque de terrain, constate avec le sourire Denis Champion. Cette année, on a remonté 280 bateaux. Franchement, la crise... » Ce fils de « cultivateurs au bord de l'eau » avait un père « très ami avec le propriétaire d'un chantier naval qui fabriquait des doris » (1). Il a passé un BTS de mécanique, « mais il fallait aller en ville », triste sort. De fil en aiguille, il est devenu propriétaire du chantier naval de Tanet avant d'acquérir celui de la Landriais,



TRADITIONNELLE
La malouinière de Montmarin.



EX-VOTO Maquette d'un trois-mâts suspendu dans la nef de l'église de Saint-Suliac.

au pied duquel se trouve la cale sèche construite au début du XX^e siècle par le chantier naval Lemarchand.

Pour la première fois de ma vie, je vais passer sous la route du barrage et non sur l'édifice comme un vulgaire automobiliste. Il aurait fallu parler de la maison du commandant Charcot, visible du fleuve, près de la cale de la Passagère. Des quais de Dinan et de la rue du Jerzual, cette sacrée grimpe médiévale par où les marchandises allaient et venaient entre le port et le centre-ville. De la « maison de l'égorgerie », où un passeur et sa famille furent égorgés en décembre 1790. Ou de cette autre affaire jamais résolue à Lanvallay : l'assassinat d'un couple d'étrangers, dans les années 1990.

Plus que quelques instants avant d'accoster à Saint-Malo, à la cale de Dinan, très exactement. Le terme du voyage. Le somptueux alignement des immeubles reconstruits après la guerre se profile. Au large, on voit Cézembre sous le ciel d'azur. Le jeune matelot de l'équipage assure que l'île a été tellement bombardée par les alliés pour en déloger la garnison allemande qu'elle a perdu sa forme de colline. Difficile de savoir s'il faut le croire. Mais la Rance, en tout cas, quelle histoire ! ● G. L.

(1) Les doris étaient les barques emportées sur le pont des goélettes pour la pêche à la morue sur les bancs de Terre-Neuve. Elles étaient empilées les unes sur les autres pour prendre moins de place.

MAISONS AU BORD DE L'EAU : LE PRIX DU RÊVE

Les malouinières sont bien moins nombreuses sur la Rance qu'au Clos-Poulet, là où, à une journée de cheval de Saint-Malo, armateurs et notables faisaient construire leurs villégiatures pour s'éloigner de la ville et du vent. A défaut d'en acheter une, on admirera la très élégante malouinière de Montmarin, visible du fleuve entre La Richardais et Le Minihic. Construite pour le puissant

armateur Magon en 1758, de style Louis XV, elle surplombe un parc de 6 hectares. Au bord du fleuve, on trouve parfois, comme récemment à la pointe de Cancaval (Pleurtaut), une grande maison à vendre, disposant d'un corps mort en contrebas.

Passé le barrage de la Rance, côté Dinard, beaucoup des villas baroques du front de mer ont été transformées en copropriétés

entre les deux guerres. Certaines ont été abîmées par les marchands de biens. D'autres ont encore leurs escaliers, cheminées et autres trouvailles d'inspiration sans limite de la fin du XIX^e siècle. Christophe Martin, du cabinet Martin Sotheby's, à Dinard, y vend régulièrement des appartements. Il faut compter 800 000 € pour 100 mètres carrés dans une villa face à Saint-Malo.