# Un tour de Bretagne en Targa 37

Faire quelques milles en Targa, surtout le 37, est toujours un plaisir. Aussi, lorsque Snip Yachting, l'importateur français de cette célèbre marque finlandaise, nous a proposé un convoyage de près de 500 milles, de La Rochelle à Ouistreham, nous n'avons pas hésité une seule seconde. Voici le récit de cette magnifique aventure.

TEXTE ET PHOTOS : BERTRAND BEAUJEAN.

En vidéo sur www.moteurboat.com

Targa 37

Tout a commencé quelques jours avant le Salon du Grand Pavois de La Rochelle. Le gérant de la société Snip Yachting nous a confié qu'il envisageait de convoyer un Targa 37 de La Rochelle à Ouistreham par la mer plutôt que par la route sur un camion, et que nous serions les bienvenus à bord. L'idée de parcourir une telle distance, près de 500 milles, sur un bateau dont la réputation n'est plus à faire, nous a, il faut l'avouer, enchantés.
Quelques rendez-vous plus tard, la date de départ et le trajet sont fixés. Nous appareillerons du port de La Rochelle dès la fin du salon, et nous envisageons de faire le parcours en trois étapes, soit deux escales, sachant que ce seront les conditions météo et l'état de la mer qui dicteront notre emploi du temps. La route est longue et peu aisée à parcourir, puisqu'elle comprend le tour complet de la Bretagne et le passage des raz de Sein et de Blanchard, des sites qui n'ont pas forcément bonne réputation, surtout si le vent est de la partie. Avant le départ, nous devons vérifier l'armement de sécurité et le bon fonctionnement des moteurs et de l'instrumentation, le bateau étant neuf, mais aussi faire un avitaillement correspondant à trois jours de navigation pour trois personnes.
La veille du départ, les prévisions météo sont plutôt optimistes, nous décidons donc d'appareiller dès le lendemain matin.
Il ne nous reste plus qu'à remplir en partie les réservoirs de gasoil, un exercice qui nous prend facilement plus d'une heure, les stations du port de La Rochelle n'offrant qu'un faible débit, et la quantité de carburant étant limitée à une centaine d'euros. Nous devons réitérer au moins six fois l'opération avant d'obtenir la quantité souhaitée.

## Une première étape à 25 nœuds

Le lendemain à 10 heures précises nous quittons le port de La Rochelle. Le vent est quasiment nul, la mer est belle et le moral au beau fixe. Nous filons à 25 nœuds, sous pilote automatique, en direction du pont de l'île de Ré. Nous passons devant le port de La Palisse, peu séduisant, pour longer ensuite la côte vendéenne.
La mer étant toujours assez calme, nous pouvons même déjeuner à bord pendant que le bateau continue tranquillement sa route. La vie à bord s'organise doucement, chacun trouvant sa place et son rôle facilement ; à trois passagers sur une unité de cette taille, ce serait mentir de dire que nous nous marchons sur

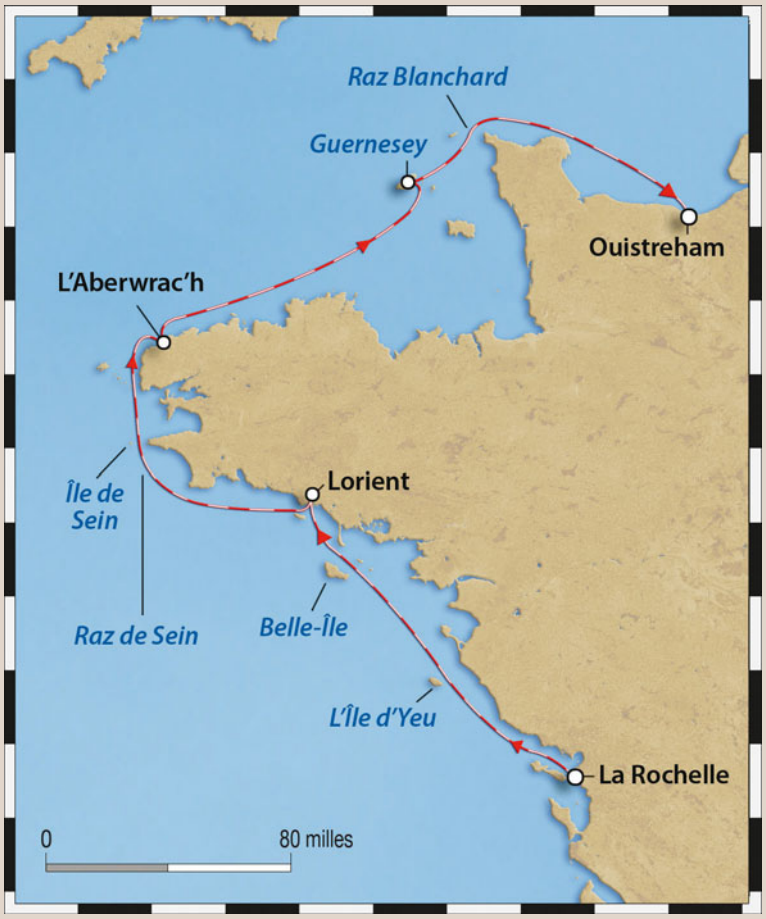
Il est 10 heures du matin lorsque nous quittons le port de La Rochelle. Cette première étape nous mènera à Lorient, dans le Morbihan, en Bretagne sud.

Passer trois jours à bord du bateau nous oblige à emporter quelques provisions.

Pour des raisons de sécurité, le radeau est sorti de la soute moteur pour être installé dans le cockpit.

La veille du départ, nous faisons l'appoint en gasoil dans le port de La Rochelle. Cette opération nous prendra au minimum une heure, car les pompes ont un débit limité à une centaine d'euros.

Le bateau étant neuf, nous vérifions le bon fonctionnement de tous les appareils électroniques avant de partir.




En partant de La Rochelle et en arrivant à Ouistreham, nous avons parcouru 470 milles au total et longé toute la côte bretonne.

DE LA ROCHELLE À OUISTREHAM

# Le convoyage en chiffres

| ÉTAPES | DISTANCE | DURÉE | VITESSE MOYENNE | CONSO. | CONSO. MOYENNE |
|---|---|---|---|---|---|
| La Rochelle – Lorient | 142 milles | 7 h | 20,3 nds | 427 l | 61 l/h |
| Lorient – L'Aberwrac'h | 120 milles | 5 h | 24 nds | 333 l | 66,6 l/h |
| L'Aberwrac'h – Ouistreham | 210 milles | 10 h | 21 nds | 612 l | 61,2 l/h |
| Total | 472 milles | 22 h | 21,5 nds | 1 372 l | 62,3 l/h |

Malgré des conditions de mer très différentes durant notre parcours, notre vitesse moyenne à l'arrivée était de presque 22 nœuds.

**Nous avons de la chance de pouvoir passer le raz de Sein dans de si bonnes conditions. Nous nous offrons même le luxe de passer près de La Vieille et de La Plate, les deux phares qui balisent ce passage réputé délicat.**

les pieds. Toujours à 25 nœuds, nous passons le long des côtes de la Loire-Atlantique et de l'estuaire de la Loire pour enfin arriver dans les eaux bretonnes. Belle-Île, Houat et Hoëdic sont rapidement en vue, et naviguer ainsi entre ces îles rend moins monotone notre voyage. La mer devient un peu plus agitée, mais sans secouer les 9 tonnes de notre Targa.
L'approche de l'île de Groix signifie pour nous la fin de la première étape. Nous sommes tous d'accord pour faire escale à Lorient (voir encadré « nos escales ») plutôt qu'au port de Kernével pourtant plus grand et bénéficiant de confortables infrastructures. Le port de Lorient a l'avantage d'être situé au centre-ville, permettant ainsi de profiter de tous les services de proximité et des nombreux commerces et restaurants. D'autre part, François, directeur de Snip Yachting, souhaite réaliser quelques contrôles des moteurs, notre bateau, neuf, venant d'accomplir ses premiers milles, 142 pour être précis. Seule une mise à jour informatique des moteurs est nécessaire, mais cette opération anodine est longue.

## En route pour la mer d'Iroise

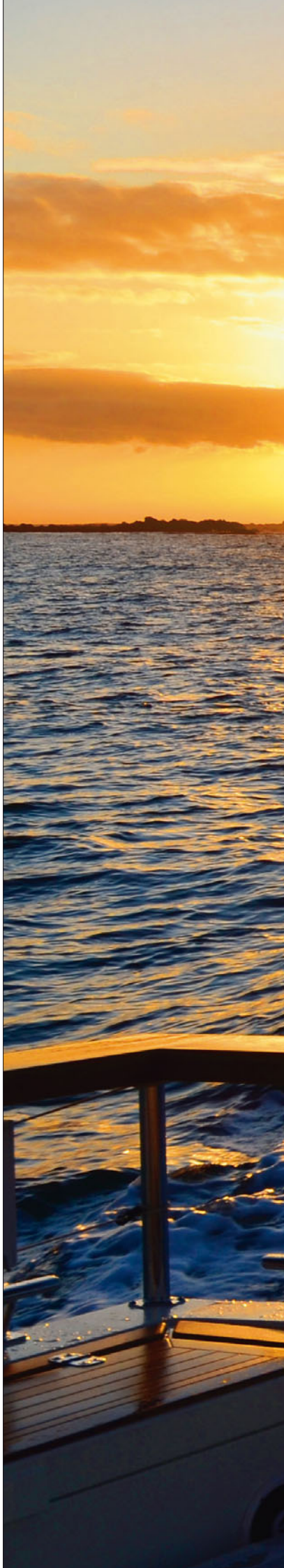
Nous repartons le lendemain aux alentours de 15 heures avec pour objectif la mer d'Iroise et le raz de Sein. Lorsque nous quittons la rade de Lorient, la mer est une

LE BATEAU DE NOTRE NAVIGATION

## Le Targa 37+

**Le Targa 37 est l'un des plus grands modèles du constructeur finlandais Botnia Marin, avec le 44. Ce bateau de 12,36 mètres de long pour 3,50 mètres de large affiche une forte personnalité et il reprend les codes esthétiques des autres modèles de la gamme, à l'image de son étrave tulipée et de sa timonerie inversée. Le Targa 37 est un formidable bateau de voyage. Capable d'aller vite, d'affronter de grosses conditions météo, il dispose aussi d'un habitacle permettant à quatre personnes de s'offrir de belles croisières, puisqu'il est équipé d'une cabine double à l'avant et d'une seconde à l'arrière, plus vaste et dotée d'un couchage double et d'une couchette simple. Le cabinet de toilette se situe aussi à l'arrière. Enfin, la timonerie abrite l'excellent poste de barre et l'agréable et lumineux carré. Les rangements sont nombreux, la finition et la qualité de fabrication sont exemplaires, la carène est fantastique et le plan de pont est très fonctionnel. Si son prix peut paraître élevé, ce bateau est bourré de qualités et il bénéficie d'une excellente cote sur le marché de l'occasion, car il est assez rare.**

• **Targa 37**
**Prix :** 471 041 € avec 2 x 370 ch Volvo D6
**Long. :** 12,45 m – **Larg. :** 3,50 m – **Poids :** 8 200 kg – **Mot. cons. :** 2 x 370 ch
**Mot. maxi :** 2 x 435 ch IPS – **Homol. :** cat. B/12 pers. – **Import. :** Snip Yachting (14)



À l'approche de l'Aberwrac'h, nous savourons ce magnifique coucher de soleil depuis le cockpit du Targa 37.

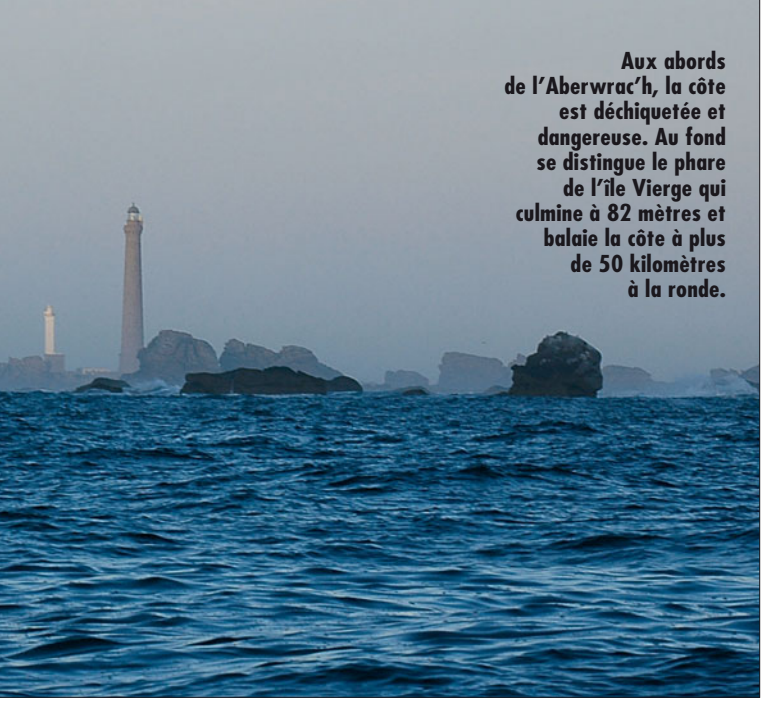
nouvelle fois calme, mais elle forcit sensiblement à l'abord des îles de Glénan, en se creusant et devenant par moments assez mauvaise, sans pour autant nous ralentir.
À l'approche de la pointe de Penmarch, les essuie-glaces fonctionnent à plein régime et le pont est constamment arrosé. L'étrave tulipée fait merveille et défléchit parfaitement les embruns qui sont malgré tout rabattus sur la timonerie par la force du vent. Nous commençons à nous faire une joie de traverser le raz de Sein par ce temps un peu agité. Pourtant, en quelques milles, les conditions météo changent radicalement ; la mer se lisse, le vent tombe et le bateau ne bouge quasiment plus. Pour les sensations fortes, nous devrons attendre ! Nous passons la célèbre pointe du raz par grand beau temps, ce qui, finalement, est peut-être mieux.
Quelques photos plus tard prises devant la Vieille et la Plate, les célèbres phares qui jalonnent ce passage si redouté par tous les marins, nous continuons notre chemin vers le nord avec des conditions toujours clémentes. Nous passons la pointe Saint-Mathieu, Molène et au large Ouessant pour finir notre étape du jour à l'Aberwrac'h. Nous entrons dans ce magnifique petit port à 20 heures par un coucher de soleil de toute beauté. La lumière est splendide, les couleurs sont magnifiques et l'ambiance est tout simplement magique.
La Bretagne fait décidément partie de ces rares endroits à pouvoir offrir de tels moments, et nous les savourons avec délice.

## Une étape de 200 milles nous attend

Malgré notre départ tardif de Lorient, nous venons de parcourir 120 milles en 5 heures. Il nous semble alors bien mériter une petite escapade gourmande en centre-ville. Bien que la ville soit déserte, quelques restaurants sont encore ouverts, dont une crêperie que nous prenons rapidement d'assaut.
Nous rentrons finalement sur le bateau assez tôt, le lendemain constituant une longue étape avec le raz Blanchard à passer, et il est plus sage d'appareiller de bonne heure.
Nous quittons l'Aberwrac'h un peu avant 8 heures du matin. Nous ne sommes pas seuls à sortir de cet aber, l'un des plus grands de la côte, puisqu'un imposant navire des Phares et Balises nous suit de près, ce qui ajoute un peu de magie à cet instant déjà éblouissant. Nous respectons scrupuleusement le balisage, car le secteur est très mal pavé. Une fois hors de l'aber, nous

**Avant de nous rendre au restaurant, nous prenons soin de rincer le bateau dans le port de l'Aberwrac'h, avec en décor un magnifique coucher de soleil et une vedette des Phares et Balises au mouillage dans l'avant-port.**

**Notre deuxième étape se conclut par un splendide coucher de soleil sur les côtes du Finistère.**



Aux abords de l'Aberwrac'h, la côte est déchiquetée et dangereuse. Au fond se distingue le phare de l'île Vierge qui culmine à 82 mètres et balaie la côte à plus de 50 kilomètres à la ronde.

Bourré de charme, le petit port de l'Aberwrac'h est une escale délicieuse où règnent la tranquillité et l'authenticité.

ÉTAPE PAR ÉTAPE

# Nos escales

UN PORT AU CŒUR DE LA VILLE

## Lorient

Avec ses deux ports, Lorient a de quoi accueillir de nombreux plaisanciers de passage. Kernevel est situé à l'entrée de la rade. Ce port est moderne et confortable, mais placé un peu à l'écart du centre-ville. Celui de Lorient est plus petit, mais il a l'avantage d'être à proximité immédiate du centre et de ses restaurants et commerces. Abrité de tous les vents, il est accessible à n'importe quelle heure. Le bassin à flot est ouvert uniquement de jour ; l'avant-port l'est également la nuit. En pleine saison, le coût d'une nuit pour un bateau de 10 mètres est de 27 €, et 20 € pour un bateau de 7,50 mètres.

UN PORT DE CHARME

## L'Aberwrac'h

Peu conseillé par de forts vents de secteur ouest à nord-ouest, le port de l'Aberwrac'h est situé à 2,5 milles de l'entrée de la rivière du même nom. L'accès de jour comme de nuit présente peu de difficulté si l'alignement est bien respecté, mais il est préférable de rester vigilant car le long chenal peut être traversé par de forts courants traversiers. Ce port dispose d'environ 360 places, dont 70 réservées aux visiteurs. Il bénéficie de tout le confort souhaitable (eau, électricité, sanitaires et carburant).
En pleine saison, il faut compter environ 26 € par nuit pour un bateau de 10 mètres, et 20 € pour un bateau de 7,50 mètres. Les visiteurs pourront y trouver quelques commerces et des restaurants, dont la très bonne crêperie Captain Crêpes.

virons sur tribord pour faire route directement sur l'île Anglo-Normande de Guernesey. Au fur et à mesure que nous progressons, la houle s'intensifie pour atteindre plusieurs mètres de haut, mais avec une très longue amplitude. Nous filons immédiatement sur le fly et commençons à jouer avec cette fameuse houle de l'Atlantique. Du fly, les sensations sont décuplées et nous nous amusons comme des enfants à surfer sur elle à plus de 40 nœuds. Cette étape est la plus longue des trois, au minimum 200 milles avec le raz Blanchard à franchir, et nous reprenons rapidement notre route. Nous arrivons à Guernesey en fin de matinée. Cette escale va nous permettre de remettre 600 litres de gasoil à moindre coût, le carburant étant détaxé sur cette île. Nous repartons à peine une heure après pour pique-niquer à bord de notre bateau qui avance sous pilote automatique. Peu après avoir laissé l'île d'Aurigny derrière nous, le raz Blanchard, fidèle à sa réputation, est enfin en vue.

## À l'approche du raz Blanchard

Nous distinguons une épaisse barre blanche qui marque son entrée. La chance est néanmoins avec nous, le vent n'est pas trop fort et le coefficient de marée n'est pas élevé. Ces deux éléments principaux sont à prendre en considération avant de s'aventurer dans ce passage délicat (voir encadré). Même si la mer n'est pas spécialement très creusée, le clapot est comme d'habitude très haché, désordonné et particulièrement cassant. Une fois encore, notre Targa 37, qui franchit cette « marmite » à plus de 20 nœuds, n'en est même pas ralenti. Ce sont ces moments-là qui permettent de réellement apprécier les nombreuses qualités d'un Targa, comme sa capacité et sa facilité à évoluer dans une mer formée. Les 75 derniers milles se font sur une mer très calme, et nous en profitons pour pousser le bateau à son maximum. C'est donc à 40 nœuds que nous filons vers notre destination finale : Ouistreham. Nous arrivons à peine trente minutes avant l'ouverture du sas de l'écluse qui permet d'entrer dans le port. Nous venons de parcourir 210 milles en 10 heures, et un total de 472 milles durant ces trois jours de navigation.

Notre escale à Guernesey nous a permis de remettre 600 litres de gasoil dans le réservoir pour arriver jusqu'à Ouistreham.

**Après 210 milles et 10 heures de navigation, nous arrivons en fin d'après-midi devant les portes de l'écluse du port de Ouistreham, la tête pleine de bons souvenirs et d'images magnifiques.**

Après ce formidable galop d'essai de près de 500 milles, nous avons réellement pu tester les aptitudes à la croisière de ce bateau et surtout ses capacités à affronter tout type de mer. Notre seul regret est de ne pas avoir eu la possibilité de prendre plus de temps pour flâner le long de la côte bretonne...
À quand le prochain départ ? ■

**Avec une escale à Guernesey, il est difficile d'imaginer ne pas goûter à la boisson locale dans un pub typique.**

**Après avoir fait l'appoint en carburant à Guernesey, nous sommes allés à Saint-Pierre-Port pour nous dégourdir les jambes en centre-ville.**

COMMENT L'ABORDER ?

# Le raz Blanchard

Le raz Blanchard est traversé par l'un des courants les plus puissants d'Europe, en atteignant plus de 10 nœuds selon les coefficients de marée. Il est situé entre la pointe ouest du cap de la Hague et Aurigny. Son passage peut s'avérer plus compliqué que celui du raz de Sein, car il est moins facile à contourner.
Pour le passer, que ce soit dans un sens ou dans l'autre, il faut connaître certains éléments comme le sens du courant ou celui du vent, en évitant celui contre courant, surtout lorsque ce dernier est à son maximum. Le courant de flot porte au nord-est, et son maximum se situe à l'heure de la pleine mer de Cherbourg. Quant au maximum du courant du jusant, il intervient vers l'heure de la basse mer de Cherbourg et porte au sud-ouest.
Il est donc essentiel d'associer ces éléments avec la direction et la force du vent annoncé au moment du passage du raz.
Il faut aussi savoir que lorsque vent et courant sont dans le même sens, la mer s'assagit et le passage devient plus praticable.
L'idéal est donc de le traverser à l'étal, moment où le courant est quasiment nul.