

LES CARAÏBES

LES PETITES ANTILLES (1)

De Trinidad à la Martinique

N.B. Ce document n'est pas un n-ième guide nautique sur les Antilles, il compile les récits et infos contenus dans notre blog. Pour voir plus de photos, il faudra s'y reporter (Blog de nav sur ce même site).

Les Petites Antilles forment un arc de cercle quasi parfait entre Grenade et St Martin. Nous leur ajoutons Trinidad et Tobago. La Barbade est au vent, très à l'écart, et les îles Vierges qui continuent l'arc un peu plus lointaines vers l'ouest.



Trinidad et Tobago

Un même état pour les deux îles, des ressources gazières et pétrolières, une monnaie unique indexé sur le \$ américain : le TT\$ = 7,5 €. 56 MN entre le passage de l'îlot Monos (Trinidad) à Crown point (Tobago), la pointe SW de l'île, et 76 MN pour Grenade (10 MN de plus, si l'on

préfère contourner par l'est les plate-formes gazières, lieux de deux attaques émanant de la péninsule de Paria en 2015-2016). Quand on vient de Chaguaramas, Tobago est pile dans l'axe du vent et l'île est souvent laissée de côté, sauf si l'on vient d'Europe ou du Brésil.

Disons le tout de suite : les formalités ne sont pas ce qu'il y a de plus facile dans ce pays. On aime à compliquer à l'excès ce qui pourrait être simple et gare aux visiteurs débraillés ou aux visiteuses en mini-jupes !

Trinidad

Chaguaramas est le haut-lieu du stockage estival de bateaux sur terre-plein. Il vient en effet rarement un cyclone ou même une tempête tropicale sérieuse dans ce secteur et le relief du nord de l'île offre un écran protecteur. Malheureusement, les marées noires y sont régulières et la baie sert de poubelle aux chantiers ; sans compter les tremblements de terre (mais c'est le lot de la plupart des îles antillaises...), le dernier en date celui du 21 août 2018 :

<https://www.people-bokay.com/puissant-seisme-au-venezuela-des-degats-a-trinidad-et-tobago/>

Voir notre article sur Peake, l'un des chantiers de la baie :

<http://www.uneinvitationauvoyage.eu/wp-content/uploads/2014/06/PYS.pdf>

À 30 km à l'ouest de la capitale Port-of-Spain, la baie de Chaguaramas, ancienne base américaine où vivaient jadis 30 000 personnes, est entourée d'îles et de collines. Elle est aujourd'hui à la fois un parc national où les pélicans, les frégates et les vautours noirs (appelés ici « corbeaus ») se partagent le ciel et un lieu où se trouve concentré l'essentiel des activités maritimes du pays : chantiers navals et leur cortège d'artisans, marinas, champ de bouées, bateaux de pêche, station de garde-côtes, navires au mouillage, dock flottant, plate-forme gazière remise...

Nous avons passé 8 jours dans les îles des alentours pour jouir de plus de tranquillité..., enfin quand une sono n'était pas installée, qui diffusait jour et nuit des « musiques » hyperbruyantes sur un rythme percussif à un temps (Scotland bay). Le reggae et le calypso, jadis si enjoués, ne sont plus ici que de lointains souvenirs. Par chance, Chacachacare island, occupée jadis par une colonie de lépreux et plus éloignée de Port-of-Spain, offre un environnement moins agité... à 6 MN du Venezuela ; juste un peu de houle de SE.

Ce qui est caractéristique de Trinidad est la conservation de toponymes attestant la présence de multiples occupants des lieux : (amérindien) Chaguaramas, Chaguanas, (anglais) Brighton, Port-of-Spain, Scotland bay, (espagnol) Las Cuevas, San Fernando, Sangre grande, (français) Grand Riviere, La Vache bay, Blanchisseuse, etc. S'y ajoutent les apports des ouvriers agricoles des îles de Madère, des marchands de textile moyen-orientaux et des migrants habituels, importés pour les besoins de l'exploitation de la canne à sucre (Noirs africains et Hindous). Un melting pot à l'antillaise !

Un mot sur la sécurité. Deux attaques de voiliers en haute mer ont été perpétrées par des pirates vénézuéliens. De la péninsule de Paria toute proche de Trinidad, ils ont utilisé des pirogues équipées de moteurs hors-bord puissants pour intercepter les voiliers en route vers Grenade, qu'ils dévalisent ; ceci (+ une TVA à 12,5 % introduite en 2016) a fait fuir pas mal de plaisanciers vers d'autres rivages (Grenade entre autres).

Le gouvernement de Trinidad et Tobago a pris les choses très au sérieux, d'autant qu'avec le chaos politique et économique régnant au Venezuela il vaut mieux être prévoyant : l'exemption de TVA pour les plaisanciers étrangers laissant leur bateau dans un chantier trinitadais a été rétablie en 2017 et des bateaux de surveillance croisent régulièrement au nord de l'île. Entre Tobago et Trinidad, nous avons été suivis à courte distance durant près de 30 MN par un « tug », un remorqueur de haute mer de 80 m, qui a calé sa vitesse sur la nôtre et ne nous a pas lâchés avant le détroit de Monos.



Tobago

Contrairement à Trinidad où le doute est permis, les couleurs de Tobago sont vraiment les couleurs des Caraïbes telles qu'on les imagine dans nos contrées grisailleuses : une mer d'un bleu éclatant, un ciel qui alterne le bleu clair avec le blanc ou le gris des nuages, un lagon aux eaux d'un vert clair transparent, des palmiers, des plages en arc de cercle, un sable jaune blanc...

En 1498, lors de sa 3ème expédition, Christophe Colomb passe au large de Tobago ; il nomme l'île Bella Forma, mais ne s'y arrête pas. Le nom de Tobago, donné par les Amérindiens, restera. Tobago signifiait pipe (la forme de l'île ?) et non tabac, comme l'ont cru les Espagnols. Durant les siècles qui ont suivi, l'île a changé 31 fois de main : un jour hollandaise, le lendemain française, courlandaise, anglaise...

Daniel Defoe a situé l'île de Robinson Crusoé du côté de Tobago et il est probable que Stevenson a écrit l'île au Trésor, la première vraie histoire de pirates pour les jeunes lecteurs, en pensant à Tobago.

En 1962 l'île de Tobago constitue un état nation anglophone en se mariant avec l'île voisine de Trinidad, beaucoup plus grande et proche du Venezuela.

Le reste de l'île, nous l'avons parcouru en voiture.

Seulement 40 km sur 12, mais un relief époustouflant dû à une chaîne montagneuse d'origine volcanique recouverte d'une forêt vierge qui occupe la plus grande partie de l'île. Les versants des vallées qui strient l'île ont des abrupts saisissants. Il n'est pas extraordinaire d'avoir des déclivités de 20 ou 25 %, aussi bien du côté mer qu'à l'intérieur de l'île. On se demande toujours si la voiture va monter ou redescendre vers l'abrupt en marche arrière.

Les baies de la côte occidentale seraient des mouillages praticables si l'île n'était orientée dans l'axe des alizés ; toutefois, ils sont en général utilisables au printemps, quand le vent perd de sa force et souffle d'est ou sud-est.

La zone de mouillage de Store bay, où nous avons passé près d'un mois, se trouve au sud-ouest de l'île, entre Pigeon point et Crown point (cf. carte) ; elle est protégée en partie par le Buccoo reef, un vaste récif corallien devenu une zone de loisirs nautiques, où les vagues viennent briser, mais il y a parfois de la houle.

Pour la clearance, on prend un taxi pour Scarborough, la capitale de l'île sur la côte opposée.



L'aéroport situé sur Crown point n'est pas particulièrement gênant, car Store bay n'est pas sous son vent. Attention en mouillant au câble de 33 000 volts qui relie Trinidad à Tobago ! Des panneaux indiquent son axe.

Autrement : Laundry derrière le resort Coco reef, d'où le ressort linge impeccable, pizzeria La Cantina aux bonnes salades et pizzas (c'est un italien de Como qui cuisine) juste à côté, le restaurant du Coco reef lui-même est cher et convenable, sans plus ; voir éventuellement sa cantine annexe qui donne sur la rue derrière la plage.

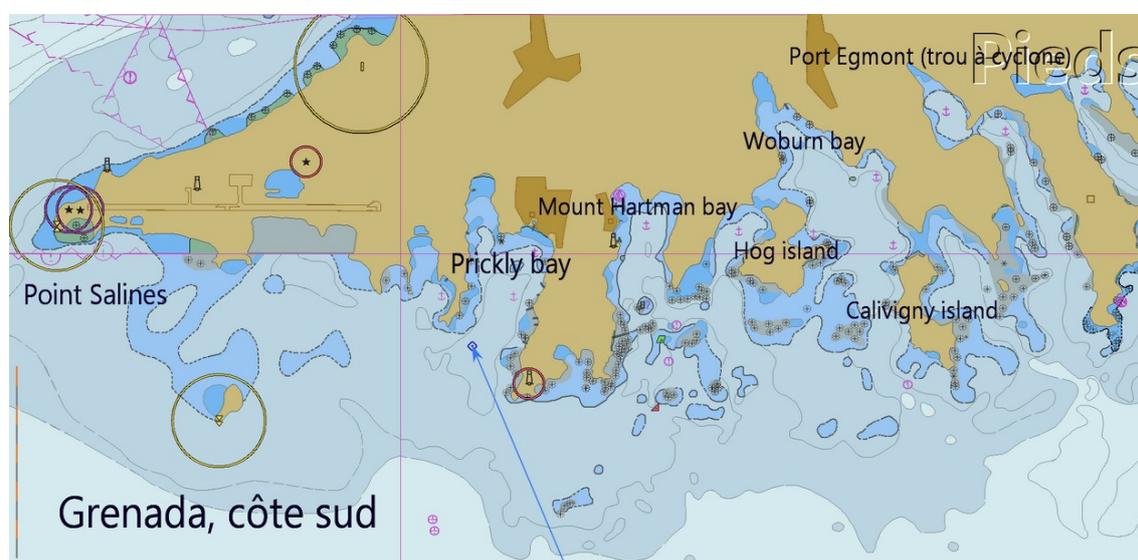
Grenade, les baies dentelées de la côte sud

Terre montagneuse et verdoyante d'origine volcanique, l'île de Grenade est l'une des perles des Caraïbes, en particulier la côte méridionale composée d'anse déchiquetées théoriquement à l'abri des cyclones, qui pénètrent profondément à l'intérieur des terres, offrent une multiplicité de mouillages enchanteurs, mais, barrées de rochers, d'îlots et de hauts-fonds, ne sont pas toujours faciles d'accès.

Un magnifique paysage où des VIP anglais et américains ont implanté de somptueuses villas, sans trop le dénaturer.

Impossible d'explorer toute cette côte aux nombreuses échancrures !

Prickly bay, l'anse aux épines (le village résidentiel se nomme d'ailleurs Lance-aux-Épines, une survivance de la conquête française), est une zone de mouillage bien connue de tous les navigateurs depuis belle lurette et c'est généralement là qu'on aborde la côte quand on vient du sud.



La baie est vaste et il y a beaucoup de voiliers venant de tous horizons. On y trouve à peu près tout le nécessaire, des marinas, des bouées de mouillage, des professionnels, une zone wifi, une pizzeria, une scène, un boucher français, enfin tout ce qu'il faut pour être heureux. La marina qui gère une bonne centaine de bouées profite de la situation pour encaisser 50 EC\$ chaque jour (1 Eastern caribbean dollar = 0,32 €).

Température de l'eau 29° ; température de l'air 32°. Mais l'alizé de novembre vient tempérer la chaleur.

Mount Hartman bay, où se niche une petite marina, la « Secret harbour marina », et un luxueux restaurant appartenant à un Français, M. Georges COHEN, un entrepreneur dans le domaine de l'informatique, qui possède aussi l'île de Calivigny qu'il a entièrement aménagée pour ses proches et ses hôtes fortunés.

Pour ceux qui peuvent dépenser 30 000 \$ la nuit :

<http://www.parismatch.com/Vivre/Voyage/Une-ile-pour-Royaume-150849#>
<https://www.themilliardaire.com/hotspot/calivigny-island-8211>

Au restaurant, pour 10 € on a 6 bières — la preuve que M. COHEN n'est pas un mauvais homme...

Port Egmont est un trou à cyclones cerné par de splendides villas et maisons de maître, c'est-à-dire un endroit fermé par une chicane où le risque d'être laminé par un vent en furie est limité ; sauf qu'Ivan le Terrible a eu la mauvaise idée de passer par là en 2004, de tuer pas mal de gens, de couler des bateaux et de provoquer des dégâts importants.

https://fr.wikipedia.org/wiki/Ouragan_Ivan

La **Marina du Phare bleu**, où nous sommes allés à pied, est située à l'est de Calivigny island ; les eaux sont assez agitées par vent de SE.

St George's, la capitale de la Grenade

Nous avons fait un extra dont nous aurions pu nous dispenser : un séjour dans la marina Camper & Nicholson de Port St Louis située dans le Lagoon de St George's, un autre trou à cyclone (mais pour bateaux de luxe). C'est bien aménagé, c'est très propre, coloré, construit dans le style indigène, les poubelles sont ramassées sur les pontons, c'est chic, la qualité de l'accueil y est toutefois très moyenne, il y a des boutiques de luxe, des gens très aisés et de grands yachts, c'est cher (173 € pour 3 nuits avec l'eau et l'électricité), il y a une petite piscine où l'on doit se rendre pour obtenir une liaison wifi (incroyable pour une marina de ce prestige !) et dont de jeunes Anglo-américains squattent le bassin une cannette de bière à la main renouvelée à intervalles réguliers (quelle éducation !) ; et puis le transport de centaines de bouteilles de vin ou de bière vides extraites des soutes des catas de location (garez-vous si l'un d'entre eux croise votre route !) donne une idée de ce qu'est devenue la charter plaisance aujourd'hui...



Le bar restaurant pizzeria de la marina, en revanche, sert de bonnes bières à la tireuse, est abordable et les pizzas et les desserts sont excellents.

St George's, l'élégante capitale de la Grenade posée au creux d'une baie de la côte ouest, a été fondée sur ordre de Richelieu en 1649, d'où le nom de Louis XIII donné au luxuriant lagon.

L'île était alors française et le restera jusqu'au désastreux Traité de Paris en 1763 (guerre de Sept ans). Le patois local, les noms de lieu, parfois amusants, en ont gardé le souvenir.

En 1779, les Français ont pu reprendre l'île, pour une courte période, en débarquant au nord de la ville et en surprenant les Anglais qui s'attendaient à une attaque navale. D'où la construction du Fort Frederick (on peut penser que le nom de Frédéric II de Prusse, allié de la France durant la guerre de Sept ans, a été donné à la forteresse). L'altitude du fort permettait d'exercer une surveillance à 360° autour de St Georges.

La partie nord de la ville de St George's (la plus ancienne) est nichée autour du bassin du Carénage, celui qui est situé au nord, et on y accède par bateau, par voiture escaladant les collines environnantes ou par le tunnel Sendal construit en 1894.

Attention aux taxis et autres commerçants proposant leurs services à la sauvette, qui ont tendance à entretenir un savant flou entre les US\$ et les EC\$ (le 2nd vaut 2,7 fois moins cher que le 1er) ! Nous recommandons plutôt Martin « Cat eye » Lawrence, the yellow man — présent généralement à l'entrée de la marina — qui aime assez son île pour pratiquer des prix normaux et fournir des explications de qualité. Mob. : (+1 473) 414 6742 ou 409 0302.

Carriacou

Carriacou, Palm island et la Petite Martinique sont les seules Grenadines appartenant à Grenade. Toutes les autres ont été intégrées au territoire de l'île-état de St Vincent situé plus au nord. Les errements d'une décolonisation à la britannique, sous la pression des Américains, et les velléités d'indépendance des nouveaux états caraïbes ont anéanti la « West Indies Federation » — qui allait d'Antigua jusqu'à Trinidad (3,3 millions d'habitants) — et créé pléthore de micro-états.

Après la période colombienne, ces îles étaient peuplées de Français.



Tyrral bay, située à l'ouest de Carriacou, est l'un des mouillages les plus célèbres des Caraïbes. Sa mangrove sur sa côte nord est aussi un trou à cyclone. On y trouve deux chantiers de bonne renommée nettement moins chers que Le Marin (Martinique), un soudeur sur trimaran intégré depuis longtemps au paysage, d'excellents restaurants (Lady Turtle, Slipway), des fruiteries...

De l'autre côté du mont St Louis, le chef-lieu de l'île de l'île, Hillsborough et son marché : quelques EC\$ pour un trajet en minibus, 30 EC\$ en taxi.

Comme il est gai le cimetière de Hillsborough, même abandonné par les humains ! Oubliées les fleurs artificielles comme en Martinique. Les tombes semblent disséminées au hasard, les mauvaises herbes sont roses et fleurissent joyeusement un peu partout, il y a de la vie, un mouton qui bêle, un agneau qui gambade entre les tombes et appelle sa maman. Pas de mur d'enceinte, mais des buissons, des arbres, certains de taille majestueuse comme ce manguier qui étend son ombre sur un petit groupe de sépultures au bord de la route.

Un cadre magnifique et une population attachante, qu'on a du mal à quitter.

Aux Caraïbes, le temps qu'il fait est très éloigné du froid qui sévit sur l'Europe. Mais la notion du temps qui passe y est aussi très différente, nous le remarquons chaque jour.

« The lady's cleaning », nous dit le policier lorsque nous sommes allés remplir nos obligations en quittant le territoire grenadien. Nous ne voyions pas trop le rapport avec nos affaires, jusqu'à ce que nous aperçûmes la femme chargée de l'entretien du minuscule bureau. La file des plaisanciers désirant quitter l'état de Grenade s'allongeait et « the lady was still cleaning », enfin disons qu'elle se mouvait avec une infinie lenteur et manipulait son balai et sa pelle avec des gestes onctueux et un tel calme qu'on avait l'impression de voir un film composés de longs plans séquences. Burn out proscrit !

Quant à la douanière, qui complétait comme il se doit le travail du policier, elle tapait sur son ordinateur avec de faux ongles longs de plusieurs centimètres, richement décorés, qui parvenaient à peine à atteindre la bonne touche. Heureusement, son travail consistait essentiellement à encaisser l'argent et à tamponner les récépissés.

Le policier, lui, était un jeune homme sérieux. Il nous fallait remplir le même document en partant qu'en arrivant. La paperasse est une constante aux Caraïbes ! A priori un travail répétitif pas trop compliqué. Mais, comme son collègue de Prickly bay qui nous avait reçus avait laissé passer des détails insignifiants, il prit le temps de corriger tout cela dans le document de sortie. Brutalement l'ordinateur s'éteignit ; j'avais touché la pelote de fils qui débordait du bureau. Cela devait arriver plusieurs fois par jour. Nous avons recommencé comme si ne rien n'était...

Le temps après lequel nous courrons toute notre vie semble ici inconsistant, inexistant.

Cruising permit et droit d'entrée à Grenade en déc. 2018 : 91 EC\$ (43 pds et 3 personnes).

Union island

Avec Union island et les Tobago cays commence (quand on vient du sud) la série des Grenadines appartenant à St Vincent.

À Clifton harbour, à l'est de l'île de Union, on est tout de suite dans l'ambiance de SVG (Saint-Vincent-et-les-Grenadines), assez différente de celle de la Grenade. Un boat boy nous accueille immédiatement, nous mène à une bouée libre, nous conduit à l'immigration (fermée, pas de

chance !), nous propose de l'eau et des services divers, un autre nous vend du thon, un autre du gâteau à la banane...

Les boat boys ont tout en magasin (enfin, dans leurs canots aux couleurs flash), à des prix toutefois très touristiques.



On joue le jeu, parce qu'ils sillonnent le lagon à longueur de journée pour gagner leur vie et qu'ils sont généralement sympathiques ; mais il faudra tout de même limiter ces dépenses exotiques pour ne pas faire exploser notre budget.

Chatham bay, à l'ouest, est beaucoup moins fréquentée et beaucoup plus agréable que Clifton harbour, saturé de bateaux charter. Qui plus est, il y a deux excellents restaurants, celui de Vanessa et Sticky au centre (petit ponton disponible) et le Sunset cove bar and restaurant à gauche (environ 100 EC\$/personne, rhum et vin rouge inclus, et c'est bien servi dans les deux restaurants !). Tout y est délicieux : le kingfish, les spare rippes, le chicken, les conchs ou lambis..., sans compter les accompagnements à base de riz, de bananes, d'arbre à pain, de crudités ou de patates douces.

L'inconvénient est que les papiers se font à Clifton, soit au port, soit au petit aéroport, et qu'il faut d'abord emprunter un long chemin rocailleux — boueux quand il a plu — avant d'atteindre la route (environ 1h15 de marche en tout).

Cruising permit et droit d'entrée à SVG en déc. 2018 : une fois 140 EC\$ à Wallilabou, une autre fois (après sortie vers Grenade) 150 EC\$ à Clifton (43 pds et 3 personnes) + 35 EC\$ pour l'immigration (overtime ? c'était un samedi, mais rien n'apparaît sur le reçu). À SVG, on ne sait jamais trop combien on va payer, à croire que les douaniers ont des directives à géométrie variable ; mais c'est plus cher que dans les îles environnantes.

Les Tobago Cays Marine Park Rangers viennent encaisser le prix de la bouée (normalement 60 EC\$, soit 19 € par jour, mais, en 2017, nous n'avons payé que 180 EC\$ pour 4 jours passés à Clifton harbour).

Les Tobago cays

Situés à moins de 2 MN au large de Union island, les Tobago cays (rien à voir avec l'île de Tobago), quelques îlets perdus dans une vaste enceinte corallienne, offrent un cadre enchanteur unique. Ils sont protégés par un reef (une barrière corallienne) en fer à cheval, d'où son nom « Horse shoe reef ». L'eau, peu profonde (et truffée de hauts-fonds et de patates de corail), est d'un vert clair limpide, propice à la baignade intensive, sauf que le vent peut y souffler fort (20-25 nds) et lever une houle désagréable ; sans compter le courant, qui se manifeste lorsque la marée remplit ou vide le lagon aux bords ourlés d'écume. Selon le moment de la journée, les couleurs passent par tous les bleus inimaginables.

Faute de balises, on s'aventure en suivant les chenaux dessinés sur la carte. Mouillés entre Petit Bateau et Petit Rameau, nous regardons les bateaux charter passer et déverser leurs passagers dans l'unique restaurant de l'île, dont la spécialité est évidemment la langouste, et nous finissons par nous laisser attirer par un boat-boy sur la rive (prix 80 EC\$ par personne + boissons).

Tarif du parc : 10 EC\$ (environ 3 €) par jour et par personne (comme à Clifton harbour, les rangers passent encaisser). Il y a peu de bouées ; on mouille sur un fond de sable de bonne tenue.

Et puis il y a les tortues qui viennent pas très loin du bateau. Pas facile de les photographier, mais on peut les apercevoir sous l'eau en nageant à proximité.



Mayreau

Mayreau et Canouan sont les Grenadines d'après (en allant vers le nord), assez proches des Tobago cays (quelques milles), mais elles sont moins fréquentées, si ce n'est l'anse de Salt whistle à Mayreau, où les charter boats ont un arrêt obligé.

Mayreau (270 hbts), petite île située juste en face des Tobago cays, a du charme et est rattachée en partie au Tobago cays marine park. Un gros village, une église sur les hauteurs, un panorama splendide sur les cays et une anse paradisiaque au nord (Salt whistle bay) qui coûte assez cher (60 EC\$ par jour pour une bouée (il n'y en a qu'une douzaine) + 10 ou 20 pour le boat-boy). On parcourt l'île du nord au sud en une demi-heure, mais les collines ont des pentes très ardues.

Salt whistle bay est une anse étroite au NW de l'île. L'environnement est magnifique, il faut juste aimer la promiscuité et la « musique » bruyante, qui n'a plus la moindre typicité caribéenne. On entend aujourd'hui les mêmes choses dans tous les pays du monde.

Ça doit être ça aussi la mondialisation !



C'est une famille française, les Saint Hilaire, qui, fuyant les guerres napoléoniennes, a acheté l'île et fait construire l'église catholique de Mayreau au début du XVIIIème siècle dans un environnement anglican et dans le contexte que toutes ces îles ont connu : l'esclavagisme.

En 1980, les héritiers des Saint-Hilaire ont fait don aux habitants d'environ 8 hectares de terres, une petite partie ce qu'ils possédaient. Mais il a fallu attendre jusqu'en 2002 pour que l'électricité soit distribuée à Mayreau.

Dans l'autre grande baie (Saline bay), en contrebas du village de Old Wall, il n'y a pas grand monde. Un petit supermarché et un café tenu par un artiste rasta, grand admirateur de Bob Marley, donnent un peu de vie.

Le soir, à Salt whistle bay, repas au « Last bar before Jungle » (la jungle étant l'épaisse forêt qui sépare l'anse du village) avec comme plat de résistance de la langouste, œuf course !

St Vincent exploite consciencieusement ses Grenadines, les flottilles de catamarans qui déferlent en ligne droite de la Martinique pourvoient au remplissage des caisses. La question est de savoir jusqu'où ne pas aller trop loin.

Canouan

L'île de Canouan, baie de Charlestown (ou Grand bay) : un mouillage paisible, aéré et agréable (sauf vent fort établi au NE). La nuit, il arrive que les rafales de vent dévalent des collines, mais la tenue est bonne et il y a également des bouées (50 EC\$/jour). Nous avons vu peu de monde durant ces 4 jours, si ce n'est un paquebot ancré au large qui débarquait ses passagers au Tamarin beach hotel et le fameux Ponant, un Trois-mâts moderne de 88 m [capturé et rançonné en 2008 par les pirates somaliens](#).



John, le « waterfront service provider » (appel sur le 16 ou +1 794 593 0875), s'occupe de livrer de l'eau aux voiliers. Environ 20 € pour 260 l d'eau, soit 1 EC\$ le gallon ou 8 centimes d'euro le litre. Pas donné, mais c'est beaucoup moins cher qu'à Bequia et la livraison à bord par canot-citerne est assurée ; et puis nous trouvons qu'il est bon de soutenir les petits entrepreneurs locaux qui se donnent de la peine pour gagner de quoi manger et faire vivre leur île.

Même chose pour Ezra qui tient le CoCoNut Bar and grill sur la plage.

Bequia

Le dernier chapitre sur les Grenadines s'écrit à Bequia (prononcez Bécoué), où nous sommes restés 11 jours en 2017 et encore pas mal de temps en 2018.

Nous avons volontairement « oublié » M(o)ustique — l'île aux milliardaires, la nomme-t-on, car elle fut habitée par la Princesse Margaret, Mick Jagger, Raquel Welch, David Bowie et quelques autres célébrités de ce bas monde. Elle se trouvait à notre vent et il n'est pas agréable de remonter un vent de 20 nds dans 2 m de creux, surtout quand l'aire de mouillage imposée par le consortium de propriétaires est très mal protégée de la houle d'alizé ; sans compter les 75 US\$ à verser au pot commun.

Vous vous consolerez avec [ce lien](#).

Un souvenir personnel lié à Moustique : le paquebot « Antilles », que je croisais sur les quais du Havre lorsque j'allais chez mes grands-parents, est venu s'échouer au nord de Moustique en 1971 par la grâce d'un capitaine raseur de cailloux. Sa carcasse sert au snorkeling et à la plongée sous-marine, lorsque le temps le permet.

D'autres détails [ici](#).

Parmi les Grenadines inféodées à St Vincent, Bequia est l'île la plus grande et la plus peuplée (5 000 hbts). Elle est pourvue d'une grande baie bien abritée sur sa côte occidentale « Admiralty bay », où est niché le chef-lieu Port Elisabeth (du nom de la Queen toujours en activité). La baie est divisée entre un secteur nord habité par les locaux, un quartier commercial à l'est et une zone touristique au sud, qui comprend la magnifique plage Princess Margaret (la sœur de l'autre). Tout autour, les rives et coteaux pentus sont garnis de résidences plus ou moins huppées.



À Noël (2017), il devait y avoir plusieurs centaines de bateaux ancrés ou sur bouée.

Lawson SARGENT (conservateur du petit musée sur la rive nord) est un spécialiste de bateau-modélisme. Il a commencé avec des coquilles de noix de coco, puis a construit des baleinières (à Bequia, on chassait jadis la baleine) et des goélettes. Son plus grand succès est le Britannia, le dernier yacht royal britannique (désarmé en 1997). La maquette a été remise à la Reine par le maquettiste lors de sa visite le 27 octobre 1985 et elle est conservée au château de Buckingham.

Pour terminer, un [article du Monde](#) pour ceux qui veulent en savoir davantage sur Bequia.

Petit exercice pour nos collégiens avides de maths :

Le remplissage en eau douce à Bequia des cuves du bateau a coûté 81 EC\$ (dollar est-caribéen) pour 60 US gallons (à ne pas confondre avec l'Imperial gallon anglais !). Sachant qu'un US galon = 3,78 l et qu'un EC\$ vaut 0,32 €, calcule le prix du litre d'eau en € à 2 décimales près.

St Vincent

2017. Pour effectuer notre clear out (la sortie administrative d'un territoire), nous avons choisi **Chateaubelair**, sur la côte NW de l'île, d'abord parce que le lieu de tournage de « Pirates des Caraïbes » Wallilabou ne jouit pas d'une très bonne réputation et que les boat boys y sont envahissants, ensuite parce qu'un Anglais avait noté que l'officier présent à Chateaubelair se chargeait d'accomplir en même temps les formalités de douane et d'immigration, peut-être aussi parce que l'appellation d'un grand Saint-émilion...

Mauvaise pioche !

Une fois les paperasses policières réglées, on nous a demandé d'aller à la douane de **Wallilabou** (33 € de taxi tout de même !) pour faire les formalités de douane... Donc, mieux vaut éviter Chateaubelair (la plupart des bateaux évitent même St Vincent), d'autant que la houle rentrante rend le mouillage inconfortable par alizé de NE et que, pour couronner le tout, il a beaucoup flotté durant les 48 h que nous y avons passées.

La route pour Wallilabou est un sentier de mulet un peu élargi serpentant le long d'à-pics volcaniques vertigineux ; c'est étroit, truffé de montées et de descentes abruptes, agrémenté de centaines de virages, dont chacun représente un défi à l'automobiliste moyen. Notre Fangio balance un coup de klaxon avant chacun d'entre eux et s'y engouffre en accélérant sans plus attendre.

Le van nous avait ramassés alors que nous attendions notre taxi qui n'était pas là et il s'imaginait faire une bonne affaire. « You know, my car is bigger than the taxi. It's why you have to pay 150 EC\$ (au lieu des 100 promis à l'autre). » Pas question ! Il n'insiste pas. Toujours bien d'essayer...

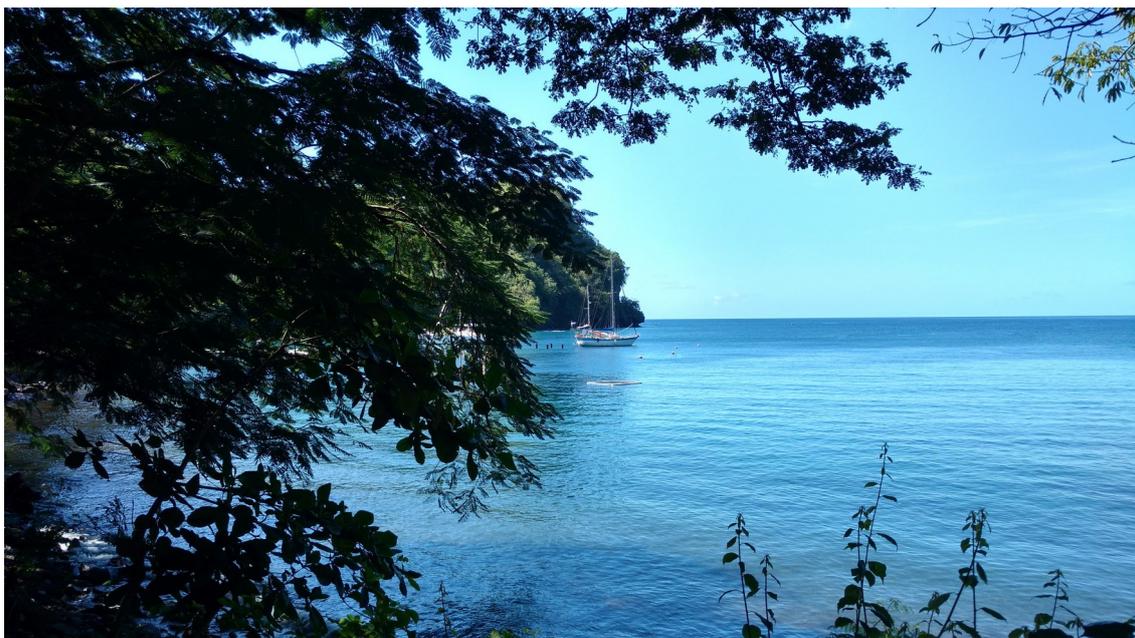
Arrivés à Wallalibou, une très belle crique, personne au bureau des douanes. Le guide du petit musée local, qui fait la part belle à « Pirates des Caraïbes » (Walt Disney leur a laissé les décors du film en bois), nous a entraînés dans son antre pour gagner lui aussi un petit billet. Puis arrive le policier qui nous a reçus à Chateaubelair et nous dit : « The customs officer will come later. If she does not come, we can fill out the papers in Chateaubelair. » (?!?!?)

Pendant ce temps, le taxi commandé et laissé pour compte a fait la route et s'explique avec l'autre, lui disant que le « guy » qui nous aide à passer les vagues avec notre annexe lui avait dit que « we have no return from Wallilabou ! ». Bref, il voulait lui aussi sa part du gâteau. Le

premier dit OK, je prends 50 pour l'aller et toi tu as 50 pour le retour. Entre gens de bonne compagnie on s'entend à merveille.

On n'est pas très loin du film !

La douanière a fini par arriver, le navigateur sud-africain qui quittait aussi le pays n'a jamais compris pourquoi il devait donner 45 EC\$ au policier et 35 à la douanière, alors que nous avons juste à payer la douanière, et nous avons pu repartir à Chateaubelair avec le second taxi, un charmant garçon, qui nous a parlé un peu du pays.



Rencontre avec une troupe d'ados expansifs transportée dans un camion benne. Comme car de ramassage, on peut trouver mieux ! Il nous explique qu'un centre de redressement vient d'être créé sur les hauteurs de Wallilabou et que la troupe en question en sortait.

« Petit bordel secondary school ». Yen a qui diront que ça doit être de leur collège dont on parle ici. Non-non ! C'est bien le nom de cet établissement. [Voyez un peu](#).

En fait, l'anse de Petit Bordel, située au sud de Chateaubelair, porte ce nom probablement parce qu'en contrebas de l'actuel quartier des pêcheurs se trouvait jadis un bord-d'eau, c'est-à-dire un estaminet où les pêcheurs allaient boire un coup et assouvir d'autres besoins. Le nom est resté au quartier... et au collège. Mais chacun sait ici ce que ça signifie.

Les gens de cette partie nord de St Vincent ne sont pas plus mal qu'ailleurs, ils sont un peu frustes et pas bien riches et ils attrapent les rares occasions qui se présentent à eux d'améliorer leur ordinaire ; mais ils méritent d'être mieux connus. Le meurtre d'un plaisancier allemand le 4 mars 2016 a détourné beaucoup de monde de ce très bel endroit et de l'île toute entière. Le Premier ministre de St Vincent a constaté le désastre :

« This is a terrible terrible stain on our country and this criminal act by these two masked intruders [...], it cost millions of dollar, because we sell peace, security, tranquillity. »

On ne se défait jamais d'une mauvaise réputation (cf. Brassens).

2018. Wallilabou bay sur la côte occidentale de St Vincent. À l'arrivée, Smily, avec sa barque bleue et rouge, qui nous accueille dans ce cadre pittoresque et procède à l'amarrage du bateau proue et poupe (40 EC\$ pour 2 jours pour la bouée + 40 pour le marinero). Ensuite arrive l'habituelle kyrielle de barques des vendeurs (fruits, légumes, colliers, bracelets, poisson, etc.). John, le marchand de légumes un brin cocaïmomane est présenté comme « bad guy » par Smily ; nous nous apercevrons plus tard que — au-delà de la lutte des clans locaux — il n'avait pas tout à fait tort.

Une foule de touristes venant de Kingstown, la capitale, vient voir avec nostalgie ce qui reste du lieu de tournage de « Pirate des Caraïbes ». Malheureusement, ce qui a été laissé par les Américains (bâtiments, appontement, éléments de décor, costumes...) n'est guère entretenu, faute de moyens, et tout part à vau-l'eau. Dans peu de temps, le petit musée du tournage ne sera plus que poussière.

Deux jours plus tard, nous sommes à la pointe sud de l'île de St Vincent, sous la protection de **Young Island**, car le tirant d'eau pour entrer dans l'enceinte corallienne du **Blue lagoon** varie d'un guide à l'autre. De toute façon, Blue lagoon, où nous sommes allés à pied, est agité par les vagues et les courants, et les bateaux tirent à longueur de journée sur leurs amarres ; et puis, en dehors d'un complexe hôtelier et de quelques pontons, il n'y a pas grand-chose à voir.

Entre Young island et Villa beach, c'est Sparrow (on ne sort pas de « Pirate des Caraïbes » !) qui amarre et c'est nettement plus cher qu'à Wallilabou (120 EC\$ pour 2 jours). Les voyages en water taxis à 3, c'est aussi 40 EC\$.

C'est une zone résidentielle sans grand intérêt du côté terre et les bungalows d'un resort « Paradise beach hotel » occupe l'île, qui dispose d'une belle plage. Entre les deux, des bouées pour les bateaux de passage. Pour se baigner, mieux vaut attendre l'étal des marées.

Blue Lagoon et Young island, c'est la Côte d'azur de St Vincent ! On y vit mieux que dans le nord, mais on peut en faire l'économie.

En remontant vers la Martinique, nous nous sommes arrêtés une nouvelle fois à Chateaubelair au nord de l'île — bien situé pour faire la traversée vers Ste Lucie. Cette fois-là, beau temps et peu de houle. Une surprise : 6 bateaux au mouillage, alors que, ces dernières années, les bateaux de passage étaient rares pour cause de mauvaise réputation du lieu.

Ici, c'est tout l'opposé de Blue Lagoon !

Une bande de joyeux drilles, des enfants-ados, viennent aider les plaisanciers à trouver le bon endroit pour mouiller et ils en profitent pour vendre leurs fruits et autres services ; ils sont bien moins chers que les boat boys des autres mouillages de la côte et ont un bon comportement, pour peu qu'on les aide à gagner un peu leur vie. Les SDF en barque ou sur planche de surf prennent la suite (Mr Boyboy, entre autres) ; gentils, mais nettement plus collants. On s'en débarrasse avec de vieux objets. Une manière de nouer connaissance !

Sainte-Lucie

Dernier chapitre sur les îles au vent avant d'aborder les îles françaises : Sainte-Lucie (en anglais : Saint Lucia).

Les Pitons, deux cônes de 7 à 800 m de hauteur, situés dans un parc maritime classé par l'UNESCO et situé au SW de l'île, sont les symboles de Sainte-Lucie. On doit y payer les

services d'un boat-boy pour amarrer le bateau sur bouée en face du bourg (généralement 20 EC\$), puis les rangers de la SMMA (Soufriere marine management area), qui contrôle la réserve marine, déboulent pour encaisser la nuitée (54 EC\$). C'est presque aussi cher qu'une marina, mais le cadre est pittoresque. Seul bémol : la houle d'est qui contourne l'île par le nord peut provoquer du roulis.



Les boat-boys gagnent leur vie en allant chercher les bateaux qui passent très loin au large (6 ou 7 km de leur base, parfois). Il leur arrive de se disputer une proie, mais, dans l'ensemble, ils ont un comportement amical, qui n'a rien de comparable à ce que j'ai pu lire sur d'autres blogs.

Quelques attaques et vols dans les années passées, un crime même en 2014, ont détourné nombre de plaisanciers de ces lieux considérés comme mal famés. Mais on continue de visiter Marseille ou Rio, malgré les règlements de comptes qui ont lieu en pleine rue, et il semble que le gouvernement saint-lucien ait pris les choses au sérieux (on peut observer des patrouilles). Il serait dommage de se priver de ce merveilleux mouillage !

Il est possible d'accomplir les formalités d'entrée ou de sortie à Soufriere (sans accent) ; mais ici c'est du formulaire manuscrit. Comme le vol d'annexe a longtemps troublé la quiétude des plaisanciers, le mieux est de laisser son annexe suspendue au portique et d'utiliser un water-taxi (40 EC\$ pour 3 personnes l'AR vers le bourg)

Beaucoup de noms français renvoient à une occupation française alternée entre 1660 et 1814 : Malgretoute, Terre blanche, Vieux-Fort, Choiseul, Fond doux, Ravineau, Coubaril, Anse l'Ivrogne... ; c'est souvent très imagé.

À l'extérieur de la ville, un très bel écrin abrite un parc botanique et une cascade (entrée 35 EC\$ pour 2 personnes).

Marigot bay : l'année passée, beaucoup de bateaux ; cette année, plutôt moins. Les bateaux mouillent gratuitement à gauche du chenal et les bouées sur le côté droit ne sont guère occupées (tarif = 80 EC\$ la nuit, ramené à 60 pour 4 jours).

Cadre luxuriant et luxueux, paysage de carte postale ; resort (village de vacances) composé de bungalows de bois à étages et d'une magnifique piscine avec bar à l'extrémité — comme il se doit, dont les allées sont toutefois mieux entretenues que les toits ; trou à cyclone (hurricane hole) dans la mangrove pour les superyachts.



Les boat boys, habitués à percevoir pas mal d'argent, ont tendance à demander beaucoup.

Attention au chenal d'accès sur bâbord en entrant : les fonds remontent rapidement.

Le douanier à la crinière blonde passe sa journée au bistrot « Hurricane hole », où l'on peut enfin obtenir une draft (une pression) après toutes ces bouteilles servies sans verre partout ailleurs, et nous dit de revenir plus tard. Excellent restaurant indien au premier étage le « Masala bay » (160 EC\$/personne avec le vin). MyGo sur le chenal d'accès et Doolittle's sur l'autre rive, là où l'on accède avec le bac rouge, ne leur arrivent pas à la cheville. Ils sont tout aussi chers et la qualité des produits est franchement médiocre. Quant au magasin d'alimentation du resort, mieux vaut l'éviter : tout est hors de prix.

Castries, la capitale située à 20 km, est accessible de Rodney bay par un petit bus (2,75 EC\$ le trajet). La ville doit son nom à un ministre de la marine et des colonies de Louis XVI, dont la statue trône dans les jardins King Georges V. La ville vue sur mer offre l'image d'un immense bassin vide, hors un paquebot américain à quai. Le reste est hétéroclite : des masures côtoient des buildings ou des maisons coloniales ou néo-coloniales. Taïwan semble s'être imposé comme sponsor n°1.

Du fait de la proximité de la Martinique (environ 20 MN), Anglais et Français se sont disputé l'île, qui a changé de main 14 fois jusqu'en 1814 ; puis l'indépendance au sein du Commonwealth en 1979. Comme partout ici, la Queen est Chef d'état et un Premier ministre gère la maison. On ressent malgré tout déjà l'influence française dans cette île plus favorisée

que St Vincent, qui s'est ouverte au tourisme beaucoup plus rapidement et où la misère est moins perceptible — du moins, dans le nord de l'île.

D'une manière générale, par rapport aux autres îles anglophones, Sainte-Lucie est une île où la vie est chère. Les prix prohibitifs des marinas, l'alimentation, les restaurants, les exigences des boat boys vont finir par lui coûter la clientèle de plaisanciers qui finiront par trouver que la Martinique est plus avantageuse.

8 MN plus au nord, nous avons ensuite mouillé dans **Rodney bay**, une grande baie protégée de la houle d'alizé par une ancienne île devenue presqu'île « Pigeon island ». Un lagon abrite une marina très britiche, qui reçoit les participants de l'ARC (rallye transatlantique) chaque année.

Ça se veut haut de gamme (les tarifs de la marina, dissuasifs, n'aident pas au remplissage), mais on sert des bières en bouteille à boire au goulot, la fameuse « Piton », les serveurs sont indolents et il n'est pas facile de trouver un spot wifi qui fonctionne. Le 17 novembre 2018, il y avait même un black-out total sur le nord de l'île. L'ARC (le rallye transatlantique), qui déverse ses 300 bateaux fin novembre, a gâté les consciences. Au mouillage, on subit les vagues des bateaux à moteur qui sortent du chenal en accélérant.

Il y a assez régulièrement des vols d'annexes dans cette grande baie, le dernier en date perpétré par des gamins de 6 et 10 ans qui ont nagé jusqu'au bateau.

Autrement, il y a pas mal de voiliers américains, canadiens, néerlandais, suédois à l'ancre.

Seuls points positifs : la proximité de la Martinique, la protection de la baie ou de la marina et la facilité avec laquelle on peut effectuer les formalités (40 EC\$).

La Martinique

Ste Anne et le Marin. Le mouillage de **Saint-Anne** entre la pointe Dunkerque et la pointe du Marin est immense et assez bien protégé de la houle d'alizé ; beaucoup de bateaux s'y arrêtent ou y fuient l'agitation (relative) du Marin.

Du large, quand on aperçoit les centaines de mâts plantés devant le bourg de Sainte-Anne, on se demande si on va trouver une place où jeter son ancre. En arrivant sur place, on voit que chaque bateau occupe quasiment l'équivalent d'un terrain de football.

La bourgade a un marché aux fruits et aux légumes, dont des produits locaux de qualité, des commerces et des restaurants. La Dunette, avec son ponton à annexes et sa terrasse les pieds dans l'eau, permet de retrouver des mets et des plats qu'on avait un peu oubliés dans les îles moins riches ou conditionnées par les habitudes alimentaires anglo-saxonnes, par ex. une côte de bœuf sauce au poivre avec un Côte du Rhône qui remplace avantageusement les mauvais vins californiens ou argentins, uniformes et sans saveur.

Pour admirer le point de vue, rien ne vaut une montée au calvaire, devenu « lieu de protection contre les tsunamis », ...mais c'est raide !

Le Marin c'est la Mecque de la plaisance sur l'eau.

En 2018, Mindelo a passé 7 mois sur le ponton 1 au Marin. Prix dans la moyenne : 2 400 € pour un 13 m. Maintenu par 7 amarres et pendilles, il a supporté stoïquement les ondes et tempêtes tropicales qui passaient par là.

Le Diamant et les Anses d'Arlet. Les Anses d'Arlet (qui ont donné son nom à la bourgade) sont situées à la pointe NW de la Martinique, entre le le fameux rocher du **Diamant** au sud et le cap Salomon au nord, à moins de 3 MN de la grande baie de Fort de France.

La Queen (Victoria ?) a fait de ce rocher de 176 m aux pentes abruptes l'un de ses vaisseaux (« Her Majesty's Ship »), parce que, à l'époque des luttes pour la conquête de ces îles, les Anglais avaient réussi à y accrocher quelques canons avec lesquels ils canardaient gaillardement les vaisseaux français qui voulaient gagner Fort de France. Selon la petite histoire, quelques barils de rhum discrètement échoués au pied de la falaise auraient eu raison de leur ténacité.



Les **Anses d'Arlet** sont des découpes dans une zone côtière protégée du vent par des mornes (des collines) de 3 à 500 m.

La **Petite Anse d'Arlet**, où se trouve le village reconnaissable à son clocher pointu, est houleuse ; l'anse n'est pas suffisamment marquée et la houle pénètre. Mieux vaut ancrer dans l'anse Chaudière plus au sud. L'estacade oblige à une escalade pas vraiment simple quand on l'aborde en annexe, mais elle n'a certainement pas été conçue pour les plaisanciers.

Dans la Grande Anse, le mouillage se fait sur bouée. Inconvénient : c'est un lieu de week-end apprécié des habitants de la capitale et des voiliers de passage, et les bouées se libèrent à un rythme assez lent.

En levant l'ancre dans la Petite Anse, nous avons remonté toute une pelote de fil de fer à casier et constaté que le fil avait été inséré à travers les chaînons en plusieurs endroits et crocheté pour éviter qu'il ne sorte de lui-même. Des pêcheurs imbéciles, que nous avons vu rôder dans la

zone de mouillage deux jours auparavant, mécontents sans doute de notre présence ici (nous étions une quinzaine de bateaux à l'ancre, faute de bouées), alors que rien ne l'interdit et qu'il n'y avait aucun casier à crustacés sous ou devant le bateau...

Procédé stupide et dangereux ! Au lieu d'envoyer leur plongeur trafiquer notre chaîne, ils auraient mieux fait de venir nous dire que nous les gêçons ; nous aurions immédiatement quitté la place.

Il leur faudra expliquer aux tenanciers des paillotes de plage et aux propriétaires des restaurants pourquoi leurs terrasses sont vides le soir. Précisément, ces paillotes ont beaucoup souffert des vagues de submersion après le passage de Maria, elles se remettent à fonctionner et méritent autant d'exister que les pêcheurs de langoustes !

2018. Juste avant le Nouvel An, la **Grande anse d'Arlet** est bourrée de bateaux venus du Marin, de Fort-de-France ou d'ailleurs. Le magnifique champ de bouées sur lequel est censé régner la capitainerie (eh oui, il y en a une !) n'existe pratiquement plus, une tempête a dû passer par là, à moins que ce ne soient les Gilets jaunes locaux, mécontents de voir toutes ces bouées, et tout le monde est à l'ancre.

Pour accomplir la clearance, il faut parcourir environ 4 km à pied AR jusqu'à la Petite anse et un local dissimulé sur le bord de mer appelé « Cyberbase », une réminiscence du passé sans aucun doute (3 € pour la photocopie de la déclaration sur ces fameux ordinateurs des douanes dont le logiciel doit dater de Napoléon).

Quant aux restaurants, les meilleurs (selon Tripadvisor) sont fermés au réveillon du Nouvel an. Restent les pas vraiment bons : la serveuse de Bidjoul devrait changer de boulot, tant ça lui pèse de servir les clients, et le cuisinier...

Fort-de-France : 83 000 habitants (contre 100 000 il y a encore 20 ans ; un peu moins d'1/5 de la population de l'île tout de même), et une immense baie, largement ouverte vers l'ouest, d'une profondeur de 10 km, qui s'offre aux vagues de submersion générées par les cyclones, heureusement pas trop fréquents par ici.

La marina de l'étang z'abricots — cofinancée par le F.E.D.E.R. (fond européen de développement régional) — fut notre premier « point d'ancrage », d'abord pour regonfler nos batteries et remplir nos réservoirs d'eau, ensuite pour visiter la ville. Pas cher : 42 € les 3 jours pour un 13 m (janvier 2018). Plus cher l'année d'après : 19 € par jour (janvier 2019). Pour le moment, se rendre de la marina à Fort-de-France par le bus 31 est une vraie sinécure et — en dehors d'une pharmacie et d'une boulangerie — le quartier, des marais asséchés, est à l'écart de tout et difficile d'accès. Ça devrait s'arranger dans les années à venir avec l'achèvement des programmes immobiliers en cours et le développement simultané des transports.

Quoique... on peut se le demander, vu que le TCSP (transport collectif en site propre) de Martinique achevé en 2015 avec l'objectif de désengorger Fort-de-France n'est toujours pas en service ! *[Il a fini par être mis en service en août 2018, parce que l'Union européenne menaçait de reprendre ses fonds]* Une affaire invraisemblable et dispendieuse à l'instar de ce qu'on sait faire en France (des portiques sur nos routes construits et} détruits quelques années plus tard, l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes dont les nombreuses études ont englouti pour rien des sommes faramineuses...). Voir [ici](#) ou [là](#).



2019. Comme il y a eu un changement de gestionnaire, avoir un contact et tomber sur celui qui peut décider relève souvent du tour de magie. Autres solutions : s'arrêter devant la marina (il y a des bouées), y aller en annexe et tenter de rencontrer la personne qui peut décider ou bien appeler sur le 9 et entrer.

Contact, si rien ne change : +596 596 75 11 57 ou +596 696 92 21 06 (Denis) ; email = portdeplaisanceezab@cacem-mq.com

Ordinateur pour clearance disponible.

La marina est située dans une zone en cours d'aménagement où les immeubles poussent comme des champignons ; le bus 211 y a son terminus (un progrès) et la ligne conduit au centre de Fort-de-France. Les taxis, qui viennent de Fort-de-France, imposent des tarifs parisiens : 26 € pour revenir du Leader price situé à 3 km. Le cadre aux abords de la mangrove est agréable et les installations sont neuves, le bâtiment du nouveau restaurant est déjà sorti de terre et une extension vers le port de commerce est prévue. Station service et bouées à l'extérieur.

La ville : colorée, agréable, plutôt soignée, dédiée hélas aux bagnoles... et, en pleine saison sèche, il pleut aussi pas mal !

Le fort Saint-Louis, qui domine et protège la baie du Carénage, accompagne l'histoire de la Martinique, une île devenue française en 1635 et rattachée par Louis XIV à la couronne royale. Il fallait défendre cette bourgade naissante (qui deviendra Fort-Royal et la capitale administrative de l'île) contre les Hollandais, les pirates et les flibustiers, les Anglais...

Christophe Colomb, reçu au Carbet par les flèches des Indiens caraïbes en 1502, ne s'intéressa que fort peu à cette île couverte d'une végétation luxuriante qui ne présentait aucun attrait pour lui.

Mme de Maintenon, épouse morganatique de Louis XIV, a vécu au Précheur, petite localité de la côte NW, à l'époque de la conquête de l'île par Pierre Belain d'Esnanbuc. Le père de la future reine non déclarée était le compagnon d'armes de ce conquistador et flibustier cauchois ; il avait obtenu de Richelieu, qui le soutenait par calcul politique et financier, l'autorisation (contre la volonté de Louis XIII) d'introduire l'esclavage dans les îles conquises. Le triste boulot sera parachevé par Louis XIV et Colbert un demi-siècle plus tard, justement sous l'influence de Mme de Maintenon, par la publication du « Code noir », qui légitimera et légalisera des

pratiques interdites en France par un édit de Louis X, et fera d'êtres humains des biens mobiliers.



Quant aux Indiens caraïbes, ils seront exterminés par les successeurs de d'Esnanbuc et les rescapés fuiront sur les îles voisines.

Les Noirs qui nous ont parlé sont fatalistes : l'esclavage a été reconnu comme crime contre l'humanité (c'est un grand pas, mais un pas qui ne coûte pas cher !) ; les Créoles (ou Békés) possèdent toujours les terres qu'ils ont conquises par la force et exploitées grâce à une main d'œuvre gratuite arrachée à l'Afrique.

[Le résultat est édifiant.](#)

Il y aurait là quelque chose à corriger ; mais comment ?

Les Trois-Îlets. Commune de 7 500 habitants, les Trois-Îlets couvre la majeure partie de la rive sud de la baie de Fort-de-France. Elle fait face au chef-lieu de l'île auquel elle est reliée par des navettes maritimes en 4 points : l'anse à l'Âne, l'anse Mitan, la pointe du Bout et le bourg lui-même.

Le problème n°1, comme dans tous les mouillages, c'est la houle. Le vent souffle généralement de l'ENE (60°), la houle suit, venant du fond de la baie ; et il faut ajouter les nombreux mouvements des bateaux qui génèrent pas mal de vagues.

L'**Anse Mitan**, située en face de Fort-de-France, est assez bien protégée de l'alizé et elle serait agréable si les pilotes des navettes ne mettait pas un point d'honneur à arriver et à repartir plein gaz pour semer la tempête sur le plan d'eau. Le restaurant T-Taurus, juste à côté de l'apponnement, offre une cuisine très convenable et les serveuses y sont avenantes.

La **Pointe du Bout**, presqu'île orientée vers le nord, concentre dans un espace réduit une petite marina entourée d'immeubles d'une autre époque, des appartements de vacances et de belles plages. La petite marina elle-même est vieillotte et les bateaux épaves qui y sont laissés à l'abandon ne la rendent pas vraiment accueillante, sans compter les énormes catas de promenade. Le village créole, un ensemble de commerces construits dans un style local revisité, crée une animation touristique sympathique dans le quartier.

À l'opposé de la Pointe du Bout, la bourgade des **Trois-Îlets** donne l'image d'un lieu morne et désert, que la vie semble avoir abandonné depuis longtemps. Quelques sculptures renvoient à la réalité de l'esclavage.



Personnalité martiniquaise célèbre originaire des Trois-Îlets : Joséphine de Beauharnais, grand-mère de Napoléon III et aïeule par ses enfants issus d'un premier mariage de nombreux souverains et princes des cours européennes (Belgique, Danemark, Hollande, Luxembourg, Norvège, Suède, Russie, Portugal...).

La sucrerie familiale où elle a été élevée ne plaçait pas les Tascher de la Pagerie parmi les grands békés, mais elle couvrait tout de même 529 ha (moins que la Malmaison cependant !) et employait des centaines d'esclaves. Elle a été en partie réhabilitée et un petit musée retrace les étapes de son existence. Pensez, une martiniquaise impératrice de France ! Malgré tout, on ne

l'aimait pas vraiment ici, parce qu'on la soupçonnait d'avoir incité Napoléon à rétablir l'esclavage supprimé en 1794 ; et sa statue a été décapitée.

Même galère ici que sur l'autre rive pour se déplacer d'ouest en est. Aucun bus ou taxico, des trottoirs étroits, des taxis introuvables et des bagnoles à foison. On peut mouiller à proximité des îlets, mais il ne doit pas être facile de s'y abriter de la houle de nord-est, d'autant que les hauts-fonds sont nombreux.

N.B. Une voileuse (Nathalie Cathala sur l'Étoile de Mer) a réalisé un remarquable dossier sur la Martinique. [Nous y renvoyons](#) ceux que cette très belle île intéresse.

Saint-Pierre et la montagne Pelée. La baie de Saint-Pierre est vaste : une ouverture et un arc de cercle de 7 km. C'est cette partie du rivage martiniquais, plutôt bien protégée de l'alizé, qui a attiré les premiers conquérants ; en effet, le Carbet, où atterrirent Christophe Colomb et le Normand Belain d'Esnanbuc, se trouve au sud de cette grande baie. Mais elle ne pouvait être durablement défendue contre les assaillants ; alors on s'est replié 15 MN plus au sud sur la baie du futur Fort-de-France.

Le Carbet est aujourd'hui devenu une station balnéaire avec de longues plages et de petits (très bons) restaurants.

La baie de Saint-Pierre devait être plus grande encore avant 1902, année du cataclysme, puisque la matière crachée par la Montagne Pelée a épaissi le rivage à certains endroits. La ville — le petit Paris, comme on l'appelait alors — a été pratiquement rayée de la carte, 28 000 personnes ont péri, la plupart des bateaux en rade ont été coulés par des projectiles en fusion ; on a juste retrouvé un prisonnier qui avait survécu dans sa cellule, brûlé et enfumé, et un cordonnier protégé par ses murs. La veille de l'éruption, le gouverneur était encore en ville pour dire que ce qu'on entendait et voyait n'était rien, juste une manifestation de mauvaise humeur de la bête ensommeillée. C'était le 2nd tour des législatives et les scientifiques manquaient de recul pour évaluer la gravité de la situation.

Des murs demeurent du Saint-Pierre d'avant 1902, un peu partout dans la ville, témoins d'une gloire passée ; mais tout a (aurait) dû être reconstruit et, malgré un bord de mer aménagé, la ville, devenue une petite sous-préfecture de province de 4 000 habitants, laisse un goût d'inachevé. Des efforts sont faits pour lui redonner vie, mais l'omniprésence du cataclysme est prégnante.

Le petit train qui retrace l'histoire de la ville et, en particulier, de la catastrophe n'est pas bon marché (15 €) et il est pris d'assaut par les passagers des bateaux de croisière venus de Fort-de-France, mais il paraît que ça en vaut la peine.

Pour en savoir davantage, c'est [ici](#) ou [là](#).

En arrière-plan la montagne Pelée, entourée de mornes (de hautes collines) et de pitons, cache sa tête en permanence dans les nuages, comme pour occulter son éruption meurtrière. On n'est pas surpris comme à Fort-de-France par des averses tropicales en pleine saison sèche, mais il pleuviote parfois alors que le ciel est tout bleu...

La baie du Mouillage est finalement plutôt agréable ; ça bouge un peu, mais pas autant que nous l'avait annoncé le guide Patuelli. En revanche, il faut s'approcher de la ville pour pouvoir ancrer, car, à 150 m de l'embarcadère, il y a déjà 70 m de fond et à 1 MN 650 m. La montagne

poursuit sa chute dans la mer. Attention à ne pas prendre son ancre dans les nombreuses épaves laissées par le volcan ! Le balisage est plus qu'incertain...



L'Alsace à Kay. Philippe MEHN, originaire d'Illkirch près de Strasbourg, assure déjà le service de douane (clear in, clear out) ; donc il est incontournable pour les voileux que nous sommes. Mais quand en plus, dans cette petite localité de Martinique, il propose des plats alsaciens mitonnés par un cuisinier haïtien (baekeofe, choucroute royale, cervelas salat, wadele au munster, tartes flambées...) arrosés de riesling ou de pinot noir dans un très beau décor avec vue sur la rade, on ne peut qu'être charmé et conquis. Une adresse à noter absolument — et pas seulement pour les Alsaciens ! Tél. : +596 696 77 68 67 ou +596 596 67 53 65.

Les habitations Céron et Clément. Aux Caraïbes, une habitation est une exploitation agricole, généralement une sucrerie, une rhumerie ou une caférie.

Elles sont naturellement devenues tout autre chose que ce qu'elles étaient dans un lointain passé : l'habitation Céron, située tout au nord de l'île, au pied de la montagne Pelée, à proximité du Prêcheur (village fréquenté par la future Mme de Maintenon vers 1636 alors qu'elle était en bas-âge), et l'habitation Clément dans la partie sud-est de l'île, près du François, où a eu lieu le sommet Mitterrand-Bush du 14 mars 1991.

L'habitation Céron est plutôt tournée vers l'agrotourisme, tandis que l'habitation Clément produit du rhum, un rhum célèbre dans le monde entier, et qu'une partie de son activité est dédiée à l'art contemporain.

Pour en savoir plus :

<https://www.zananas-martinique.com/patrimoine/habitations.htm>

<https://carnetdetipiment.com/2016/03/20/lhabitation-ceron-rencontre-avec-un-arbre-tricentenaire/>

<http://www.rhum-clement.com/fr/>



La suite dans un second volume à paraître : De la Dominique à Saint-Martin.

Michèle NEINLIST et Patrice GEFFROY sur voilier Mindelo

www.uneinvitationauvoyage.eu

© 2016-2019 - Tous droits réservés