

## Nissos3 voyage ...

Après son parcours en Méditerranée, Nissos repart fin août 2018, cap à l'ouest, sortie de la Méditerranée, îles Canaries, du Cap Vert, et Mer des Caraïbes...

Mercredi 22 mai, nous repartons donc, à deux bateaux, deux Maramu de générations différentes, vers le sud. Joëlle et Philippe sur « VoileOvent » nous accompagnent dans cette navigation de cabotage, vers les îles Grenadines : nous avons comme but d'être pour le carénage du bateau, prévu le 12 juin, au chantier de Tyrell Bay sur l'île de Carriacou ; pour Joëlle et Philippe c'est l'occasion de naviguer à nouveau, et d'effectuer des repérages dans cette zone des Antilles avant de retourner au Marin vers la fin juin pour y accueillir fille et petite-fille.

Navigation cabotage, donc, en petites étapes, qui va nous permettre d'atteindre ces îles du sud de l'arc antillais dont les noms sonnent à nos oreilles comme autant de promesses de découvertes.

Mercredi 22 mai : Le Marin (Martinique) – Rodney Bay (Sainte Lucie) 24 MN,

Jeudi 23 mai : Rodney Bay – Marigot Bay 9 MN,

Vendredi 24 mai : Marigot Bay – Soufrière 9 MN,



Samedi 25 mai : Soufrière (Sainte Lucie) – Port Elizabeth (Bequia) 55 MN (entrée dans Saint Vincent et les Grenadines),



Mardi 28 mai : Port Elizabeth – Charlestown Bay (Canouan) 22 MN,



Mercredi 29 mai : Charlestown Bay – Saline Bay (Mayreau) 7 MN,

Jeudi 30 mai : Saline Bay – Chatham Bay (Union Island) 5 MN,

Vendredi 31 mai : Chatham Bay – Clifton Harbour (Union Island) 6 MN (sortie du territoire de SVG),

Samedi 1 juin : Clifton Harbour – Sandy Island (Carriacou) 10 MN,

Dimanche 2 juin : Sandy Island – Tyrell Bay (Carriacou) 3 MN (Entrée dans Grenada et Grenadines),

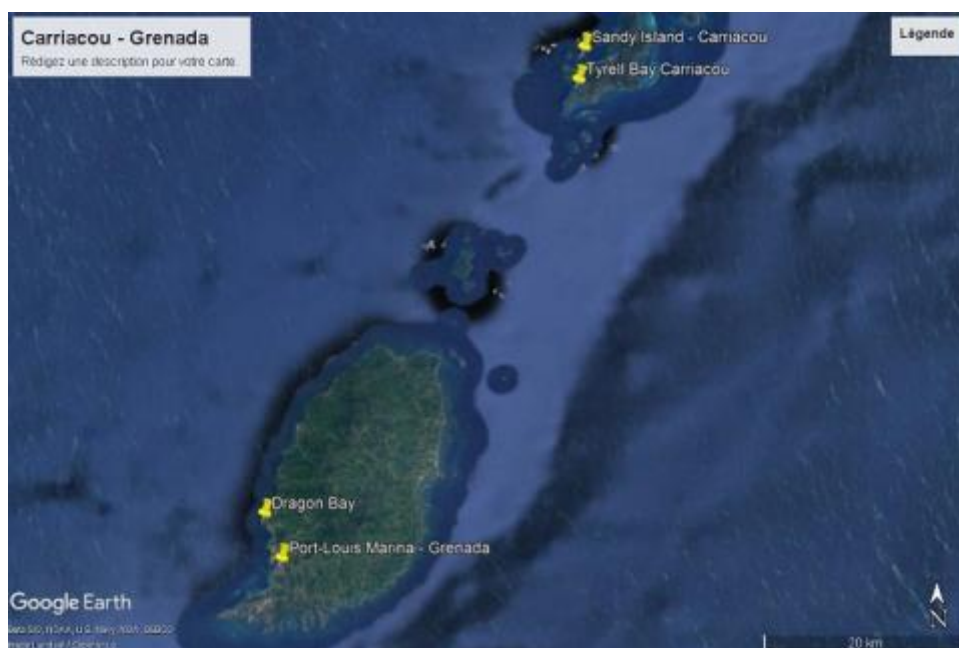


Mardi 4 juin : Tyrell Bay – Port-Louis Marina (Grenada) 33 MN,

Vendredi 7 juin : Port-Louis Marina – Dragon Bay (Grenada) 3 MN,

Samedi 8 juin : Dragon Bay – Sandy Island (Carriacou) 37 MN,

Lundi 10 juin : Sandy Island – Tyrell Bay 3 MN.



Les alizés en cette saison, sont globalement orientés est sud-est, variant entre 15 et 20 nœuds ; de ce fait, la navigation dans les canaux du nord vers le sud se fait au près bon plein, mais la

force du vent lève une houle moindre que ce que nous avons connu jusqu'à présent ; quant aux navigations sous le vent des îles, elles se font avec des vents variables sur une mer plate, permettant de savourer les paysages, tout en surveillant les variations du vent.

Durant la première partie de notre navigation, nous avons retrouvé avec plaisir des baies et des villages déjà visités, et chaque fois, un élément nouveau a agrémenté notre passage.

Dans Rodney Bay, nous avons tenté un mouillage dans la partie sud de la baie, pensant être mieux abrités, mais le fond inégal, entre sable et roches nous a contraints à repartir vers le nord de la baie ; là, le deuxième mouillage n'était pas favorable non plus, malgré le peu de fond et la couleur claire de l'eau : il s'agissait d'un plateau corallien, endommagé, mais ne permettant pas à l'ancre de tenir. Finalement, nous avons posé notre ancre de manière sûre par dix mètres de fond sur du sable devant les structures de l'hôtel Sandal's. Les fauteuils bleus sur la plage montent toujours la garde, devant les différents divans et parasols !



A Marigot Bay, nous avons juste savouré le spectacle du site, amarrés sur une bouée, à l'entrée de la calanque.

A Soufrière, nous avons vérifiés d'être bien amarrés sur une bouée officielle de « Soufriere Marine Management Association » avant d'aller faire un tour dans la ville. Celle-ci aménage différents sites : une place se modifie à chacun de nos passages : des auvents et des constructions en bois lui donnent l'allure d'une future place de marché ; derrière des palissades, une autre place, en fin d'aménagement avec bancs, fontaine et bosquets, devrait servir de parvis à la cathédrale.

Le Café Perks, non loin du ponton, notre point WiFi, est en perpétuels travaux d'aménagement et de décoration.



A notre départ, le lendemain matin, les Pitons toujours majestueux, se coiffaient de nuages, comme des cheminées de volcans en activité...



A Port Elizabeth, nous nous sommes laissés aller à la douceur de ce cadre, venté, mais paisible sur notre bouée, prenant le temps de rencontrer d'autres équipages, aperçus précédemment au Marin ; ainsi de Cathy et Carlo, sur « Teparidy » (un Amel 54) qui remontent vers le nord ; nous parlons de nos projets et échangeons nos informations et contacts pour le carénage à Carriacou. Nous sommes les premiers à y caréner et nous pourrions bientôt confirmer, nous l'espérons, la bonne réputation du chantier.

A Canouan, dans Charlestown Bay, nous avons dégusté au barbecue, non plus des langoustes puisque la pêche n'est plus autorisée en cette saison, mais une espèce de mérou rouge, grâce à Marcus qui gère aussi les bouées.



Ce soir-là, dans le calme du début de la nuit, regardant le ciel étoilé et tentant de retrouver les étoiles qui nous sont familières, nous avons vu apparaître juste au-dessus des mornes bas de Canouan la Croix du Sud ! Nous avons été émus de nous dire qu'à cette latitude ( $12^{\circ} 42, 24$  N) nous étions dans un autre monde : au Sud ! bien que n'ayant pas encore changé d'hémisphère.

Ensuite, les découvertes de nouveaux mouillages se sont succédé :

A Mayreau, nous avons choisi de descendre directement à Saline Bay, au sud, passant devant Salt Whistle Bay sans nous y arrêter. Une dizaine de bateaux l'occupaient, ce qui est peu, d'après Joëlle et Philippe qui y ont passé Noël ; pourtant l'étroitesse de l'anse donnait une impression de bateaux proches les uns des autres. A Saline Bay, nous n'étions que six bateaux mouillés devant une grande plage de sable ocre ;



la partie sud de la baie est fermée par de petites falaises aux tons rouges, mis en valeur au coucher du soleil, et par des récifs coralliens affleurant, que nous irons visiter le lendemain matin : des poissons multicolores, de toutes tailles jouent dans les courants créés par le ressac venant frapper les rochers engloutis.

Le village de Mayreau, suspendu sur les pentes du Morne au nord de la baie nous a paru très contrasté : des restaurants et des bars, en dur, ou en matériaux de récupération attendent les rares derniers touristes de la saison, tandis que tout autour des cases en bois ou en tôles dévoilent la grande pauvreté des habitants de l'île.



Tout est très sec, les arbres ont peu de feuilles et les chèvres et chevreaux déambulent dans la terre, grignotant un peu de nourriture dans les rares bosquets ou dans les tas de fruits jetés à terre pour eux ; c'est la pleine saison des mangues...

Au sommet du village, est érigée une petite église catholique sur un promontoire permettant d'avoir une vue sur l'île voisine d'Union au sud-ouest et sur les Tobago Cays, au nord-est.



De ce point de vue, les variations de tons de la mer permettent de bien identifier les récifs coralliens qui font la richesse de l'endroit.

L'île de Mayreau a été colonisée par les Français aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles et colons et esclaves partageaient la même religion. Aux début du XVIII<sup>e</sup> siècle la famille Saint-Hillaire propriétaire de l'île construisit les premières églises en bois, toutes détruites par les différents cyclones. En 1921, après un ouragan, c'est même dans un abri de tôles que le culte était rendu. Un missionnaire bénédictin, Dom Carlos Verbeke (frère Charles) comprit que la population de Mayreau, la plus pauvre des Grenadines de Saint Vincent, ne pourrait pas l'aider financièrement dans la reconstruction d'un lieu de culte. Il partit quatre mois en Belgique apprendre la maçonnerie et à son retour transmitt son savoir à ses maçons et avec leur aide construisit plusieurs structures dont l'église actuelle, consacrée le 12 mai 1930. En pierre, briques et avec une nef dont la voûte est en forme de carène, cette nouvelle église a été un signe d'espoir pour la population de Mayreau.



Outre l'église de Mayreau, ont été construits, derrière celle-ci, sur le versant ouvert sur l'Atlantique, des collecteurs d'eau de pluie. Ceux-ci doivent sans doute permettre de compléter l'approvisionnement individuel : en effet, il n'est pas une maison, une case, qui n'ait son collecteur d'eaux pluviales, par un système de gouttières depuis le toit en pente, jusque dans des conteneurs noirs en plastique. Indispensables à la survie des habitants, ils ne sont pas très jolis dans le paysage !



De même, une centrale électrique, derrière la plage, au pied du village, est peinte en vert, mais son fonctionnement n'est pas trop bruyant, et reste, elle aussi, indispensable !

Ce n'est plus la haute saison touristique et les rares boutiques sont fermées, les caisses rouges de bouteilles consignées attendent d'être rembarquées sur le ferry qui relie Mayreau aux autres îles de Saint Vincent et les Grenadines. Ici, c'est une impression de fin de saison et de désœuvrement, alors qu'un petit hôtel est en construction dans la baie juste au-dessus (les matériaux arrivent par le ferry), et que plus au nord encore, Salt Whistle Bay vit au rythme des voiliers de passage, avec ses paillottes multicolores.

Nous quittons Saline Bay pour une courte navigation jusqu'à Chatham Bay, sur l'île voisine d'Union. Nous longeons la côte nord, reconnaissable de loin, toute en pitons.



Chatham Bay est une anse qui paraît complètement sauvage. Tortues, raies, étoiles de mer et autres poissons sont facilement visibles dans l'eau. Sa plage de sable clair est toute couverte d'arbres, un peu secs pour le moment, qui n'attendent que la pluie, ainsi que les vallons tout autour, pour reverdir.



Quelques paillottes attendent les plaisanciers, et un petit hôtel aux pavillons en toit couverts de palmes de cocotiers, fondus dans le paysage, occupe la partie plus au sud de la baie, avec son ponton, ses blocs de roches volcaniques, tombés des falaises au-dessus et plantés dans le sable. Certaines paillottes sont des bars et restaurants, d'autres sont les cases dans lesquelles vivent les quelques habitants, pêcheurs de l'anse, entre le sable et les marigots, avec quelques poules, chèvres, cochons et chiens. Sam, l'un des pêcheurs, parcourt tranquillement la baie, à bord de sa barque, proposant aux plaisanciers déjeuner ou dîner, au Sunset restaurant. Nous nous laissons tenter et savourons un excellent dîner local : poisson grillé ou lambis, sauce créole, avec les accompagnements traditionnels : bananes frites, demi-pommes de terre grillées au four, riz parfumé de légumes et d'épices, salade ; les beignets de banane nappés de chocolat savoureux, nous ont rappelé que nous étions dans des îles riches en cacaoyers.

Clifton Harbour, capitale d'Union Island, nous a moins séduits pour son mouillage. Nous venons de passer quelques jours devant des plages de sable, dans une eau claire, avec peu de bateaux, et nous nous retrouvons sur des bouées placées entre des pontons en bois et le récif

corallien qui protège ce « port », avec de nombreux bateaux tout autour, un vent fort qui agite le plan d'eau et des grains qui assombrissent le paysage.



Pourtant, le site paraissait attrayant : le port est organisé en quelques pontons (pour ferry, pêcheurs, « boat boys » des Tobago Cays et hôtels) entre des grèves de sable, tout autour de l'anse protégée par un premier récif « Roundabout Reef », créant comme un chenal d'eau profonde entre lui et la terre, l'ensemble étant « protégé » à l'est par « Thompson Reef », autre récif à fleur d'eau, marqué par deux îlets de rocs et de verdure ; sur chacun d'eux, une construction attend les touristes. Selon les éclairages, l'ensemble offre un camaïeu de bleus, et par alizé bien établi de nord-est, cette anse doit être plus agréable.



Pour aller à terre depuis le mouillage, nous devons longer le ponton de l'hôtel Bougainvilla et passer sous un pont pour accéder au bassin réservé aux annexes. Nous hésitons un peu à nous

engager sous ce pont de faible largeur à cause du clapot, mais un pêcheur rasta nous confirme que c'est le bon accès et nous aide à nous amarrer.



Il nous conduit ensuite jusqu'au local à poubelles en nous indiquant les boutiques et administrations utiles. Nous voilà bien accueillis !

La rue principale longe l'anse, bordée de boutiques et de bars, et le marché est installé sur une place en terre battue, et les baraques en bois colorées contiennent les échoppes disposées en arc de cercle autour de cette place. Il est vendredi et s'il est trop tard pour accomplir les démarches administratives de sortie du territoire de Saint Vincent et les Grenadines, nous voyons que se prépare la « Friday night » ici aussi : les enfants sont habillés de belles tenues en tissus africains, et les stands de grillades s'installent peu à peu au bord des rues.

Pour ce qui est des formalités administratives, nous les effectuons le lendemain, samedi 1<sup>o</sup> juin dans les bureaux de l'aéroport. Situé dans le prolongement de la rue principale, vers l'est, le long de la plage, il permet des liaisons inter-îles dans de petits avions d'une dizaine de places. Nous atteignons rapidement les bâtiments aéroportuaires, en longeant le début de la piste. En règle avec les douanes et avec l'immigration (et quelques tampons de plus sur notre passeport), nous quittons sans trop de regrets le mouillage de Clifton Harbour, et le territoire de Saint Vincent et les Grenadines pour le territoire de Grenada (La Grenade) et ses Grenadines (Carriacou et Petite Martinique notamment).

L'orientation du vent nous fait rejoindre directement l'île de Carriacou, sans passer devant les îles entre Union et Carriacou, et nous faisons une halte dans la réserve maritime devant Sandy Island. Nous sommes sur une bouée, dans une eau limpide, devant un récif corallien bordé de sable blanc, où poussent des cocotiers, encore assez bas, puisqu'en 2004, le cyclone Ivan a touché cette partie des Antilles, marquant fortement les esprits et les lieux.



Des gardes de la réserve sont présents, nous leur payons la redevance très modique pour l'utilisation des bouées sur le site, et ils nous indiquent quel est le meilleur endroit pour explorer les fonds, autour de l'île. Effectivement, nous ne serons pas déçus ! A peine avons-nous mis la tête sous l'eau, nous sommes devant des myriades de petits poissons argentés et translucides, naviguant par tailles et en bancs, et semblant protéger, en-dessous et au-delà de la grève les autres poissons coralliens. Cette sorte de mur de poissons se laisse traverser sans affolement et c'est la découverte des poissons chirurgiens, perroquets, sardes, murènes, girelles colorées et autres aux noms évocateurs : gorette jaune, papillon pyjama, sergent major, si du moins nous avons su les reconnaître. Il y en a tant, si variés, si étonnants en tailles et en couleurs que le plaisir est surtout dans l'admiration de cette faune portée par les mouvements de la mer.

Nous parcourons ensuite à pieds l'îlot : tournée vers le sud, et vers l'île de Carriacou, la plage de sable blanc devient rose par endroits, des grains rouges étant apportés par les vagues mourant sur la grève ; tournée vers le nord, une sorte de barrière de coraux morts, amoncelés et apportés par la houle du large protège l'île et une petite lagune en son milieu. Nous ne regrettons pas cette escale assez extraordinaire.



L'escale suivante à Tyrell Bay nous permet tout d'abord d'effectuer les démarches administratives d'entrée dans le territoire de Grenada ; un bureau des douanes et de l'immigration est installé dans les locaux de Carriacou Yacht Club, le chantier situé dans la partie sud de la baie. Dans la partie nord, au-delà du ponton des ferries et de la gare maritime,

se trouvent des installations récentes d'un deuxième chantier sur un vaste terre-plein : Tyrell Bay Marina où nous devons caréner le bateau. Nous partons en repérage en annexe : nous contourignons un quai en construction, trouvons le passage entre un bouquet de palétuviers et des ferries à l'abandon ou en déconstruction, dans les palétuviers de la mangrove, et finissons par nous trouver en face de la vaste darse de sortie et remise à l'eau des bateaux.



A terre, la taille des voiliers ou bateaux de pêche ne laisse pas de doute sur les capacités de manutention ; la grue peut lever jusqu'à 150 tonnes ! Un voilier de 25 mètres est à terre, et des trous ont été creusés de manière à y loger quille et safran et à réduire ainsi sa hauteur, (et sa prise au vent). Nous avons un plan d'accès et ce tour en annexe permet de nous familiariser avec les lieux, plutôt que de le découvrir au matin du 12, un œil rivé sur le sondeur, un autre sur la carte, et un autre (à deux nous arrivons bien à 3 yeux !) sur les quais pour trouver la darse.

La partie nord de la baie, au-delà de ce chantier, est occupée par une vaste mangrove, appelée « Le Carénage », trou à cyclone réputé et « oyster bed » (centre d'ostréiculture en quelque sorte) ; cette pièce d'eau est en deux parties, séparées par un passage étroit et peu profond. Elle est innocupée et est réservée à l'accueil des bateaux en cas d'alerte cyclonique. Les palétuviers cassent la houle et le calme règne dans ces lieux, mais nous n'avons rien remarqué de particulier quant à l'ostréiculture ; seuls des pêcheurs nous ont proposé quelques huitres en passant en barque le long de notre bord.



Après ce repérage de l'anse agréable de Tyrell Bay, nous décidons de poursuivre notre exploration vers l'île de La Grenade (Grenada), puisque nous avons encore une semaine devant nous avant la sortie de l'eau du bateau. Nous retrouvons dans cette traversée, les caractéristiques de toutes nos navigations entre deux îles : houle et vent renforcés aux abords des îles, milieu du canal un peu plus calme, avec une houle plus longue, puis un vent très irrégulier, sur une mer plate, sous le vent de Grenada. Le vent est orienté est sud-est, entre 15 et 20 nœuds, cela reste maniable, mais notre route doit éviter une zone interdite à l'ouest de l'île Ronde, du fait d'une activité volcanique sous-marine. Ce détour que nous faisons aisément un peu plus au travers, impliquera ensuite, un retour vers la côte de Grenada au près !

Tout en restant vigilants aux fortes risées et déventes, nous admirons la côte verdoyante que nous longeons, mais peu hospitalière pour nos bateaux. Un premier havre apparaît, (Halifax) bordé d'épaves ! Plus au sud, vers Saint Georges, des anses et des plages apparaissent, au pied de collines et de vallons arborés, avec des ombrelles de flamboyants apportant leur éclat aux frondaisons encore sèches dans cette partie de l'île.



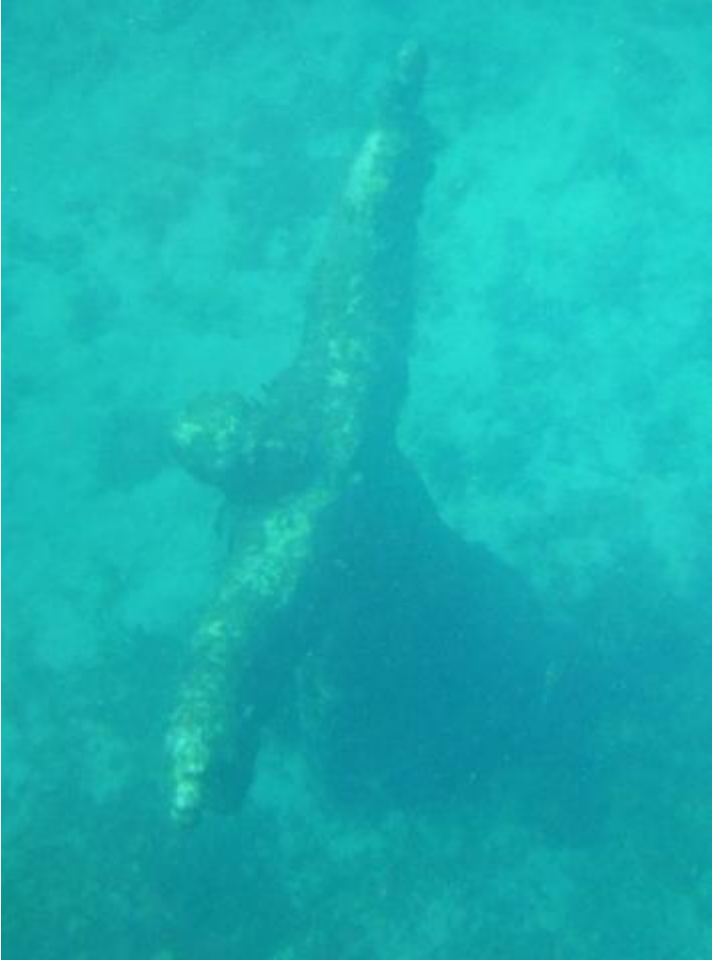
Avant d'entrer dans « The Lagoon », l'anse où se trouve Port-Louis Marina, au sud de la capitale Saint Georges, nous mouillons sous Ross Point (le cap qui ferme au sud la baie de Saint Georges). VoileOvent et Nissos mouillent de part et d'autre du Super Maramu 2000 « Eloyse » que nous avons rencontré sur l'île de la Gomera, en septembre. Pierrick et Cathy ne semblent pas à bord, mais nous espérons les revoir avant de rejoindre la marina. Ils ne tardent pas à arriver, et nous avons plaisir à échanger des nouvelles. Ils partent dès le lendemain pour une escale technique à Trinidad, mais espèrent revenir ensuite vers La Grenade. Ils nous vantent une visite de l'île qu'ils ont pu réaliser la veille, avec un guide français, installé ici depuis onze ans. Nous ne manquerons pas de trouver Madeleine et Georges à la marina qui ont les coordonnées de ce guide. Pierrick et Cathy prennent ensuite le temps de saluer Joëlle et Philippe, donnant enfin des visages à des échanges de longue date sur les réseaux sociaux.

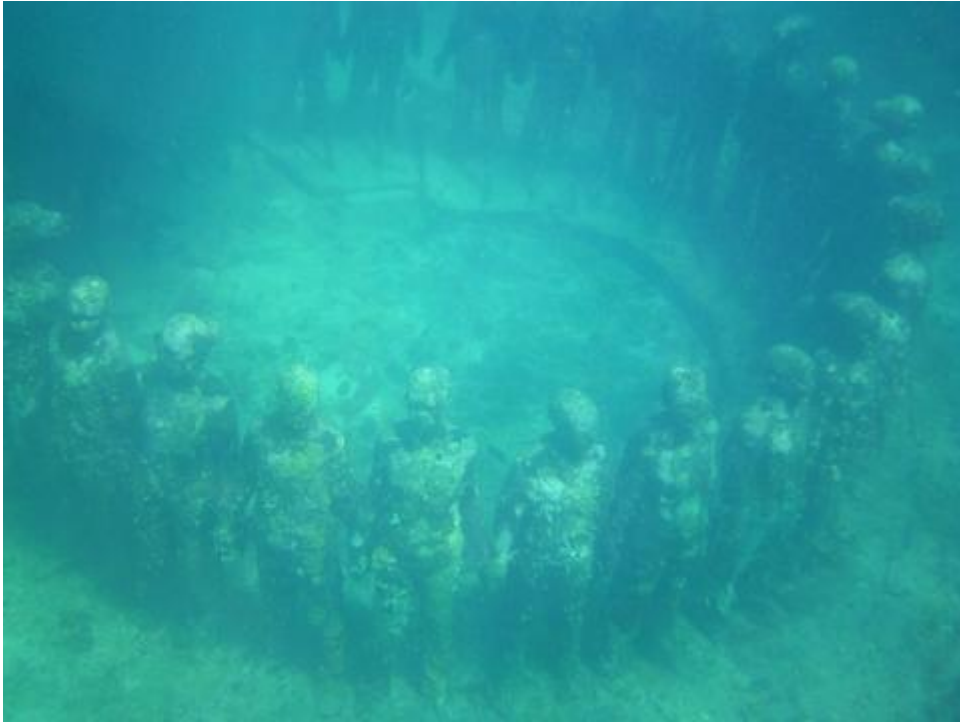
Notre escale à Port-Louis Marina va durer trois jours : mardi 4, nous nous installons en fin d'après-midi, à couple d'un ponton, avec un vent de travers, mercredi 5, nous faisons quelques courses, des lessives et le rinçage du bateau, et jeudi 6, nous visitons l'île avec notre guide Bruno. Cette riche visite fera l'objet d'un prochain billet.

Vendredi 7 juin, nous quittons la ville de Saint Georges, et sa marina Port-Louis, et nous arrêtons dans la petite « Dragon Bay », au nord de Saint Georges, près de la Point Moliniere. Là, au milieu des récifs coralliens, et pour leur redonner vie, après le passage d'Ivan en 2004, des statues sont immergées par cinq mètres de fond, créant un parc de sculptures sous-marines (Grenada Underwater Sculpture Park) ; le sculpteur britannique Jason deCaires Taylor est à l'origine de ce projet, inauguré en 2006, dont l'une des œuvres « Vicissitudes » a été vue comme un hommage rendu aux nombreux esclaves morts durant leur traversée de l'Atlantique. Dans l'anse, des bouées sont installées pour permettre aux bateaux de s'arrêter le temps d'une plongée.

En apparence, cette petite baie est comme les autres, puis on découvre dans les bancs de sable entre deux récifs les sculptures : femmes en prière, femme assise sur un banc, homme à son bureau devant une machine à écrire, ronde d'enfants (« Vicissitudes »), sirène, et aussi, le long d'un récif, des plaques avec des motifs indigènes ou arawaks, faisant penser aux masques antiques.







Une impression étrange se dégage de ce musée sous-marin, que la vie corallienne habite de plus en plus, entre émerveillement et émotion, dans un temps figé et dans un grand silence et

au milieu des poissons multicolores. Certaines postures, certaines statues couchées font penser aux moulages effectués dans les cendres de Pompéi.

La saison touristique ne bat pas son plein, et nous avons pu rester une journée entière sur la bouée, multipliant les temps de plongée, avec des éclairages variés, et des découvertes de nouvelles sculptures, puisque c'est en nageant de banc de sable en banc de sable, sans repère à terre que l'on peut les trouver. Merci Jean et Silvia de nous avoir signalé cette baie.

Ensuite, samedi 8, nous avons repris la mer vers Carriacou, par vent d'est bien établi, entre 20 et 25 nœuds. C'est donc au près serré que nous remontons le canal entre Grenada et Carriacou et nous tirons des bords en fin de parcours pour atteindre le mouillage devant Sandy Island. Il n'y a personne et nous pouvons librement choisir la bouée qui nous convient.

Le vent d'est sud-est reste fort et nous ne nous aventurons pas en annexe sur l'île, préférant admirer mouettes et pélicans jouant avec le vent ou se précipitant sur les bancs de poissons à fleur d'eau, eux-mêmes chassés en-dessous....



Nous retournons à Tyrell Bay lundi 10 juin, et osons nous amarrer à une des bouées orange, indiquées « for rent » avec un numéro de téléphone ; nous appelons et apprenons que ce sont des bouées gérées par Carriacou Yacht Club, et réglons donc nos deux nuits de passage, recevant un excellent accueil dans les bureaux de la marina. Nous profitons d'une accalmie pour gratter le propulseur à l'eau, avant le carénage ; puis parcourons la baie en annexe et arpentons la grève, aux images toujours surprenantes.







Mercredi 12 juin, nous sortons le bateau pour le caréner. Nous avons constaté une nette amélioration dans notre vitesse moyenne grâce à notre nouveau génois et à notre nouvelle grand-voile, dont nous affinons encore les réglages, gageons qu'une carène repeinte améliorera encore les performances de Nissos !

