

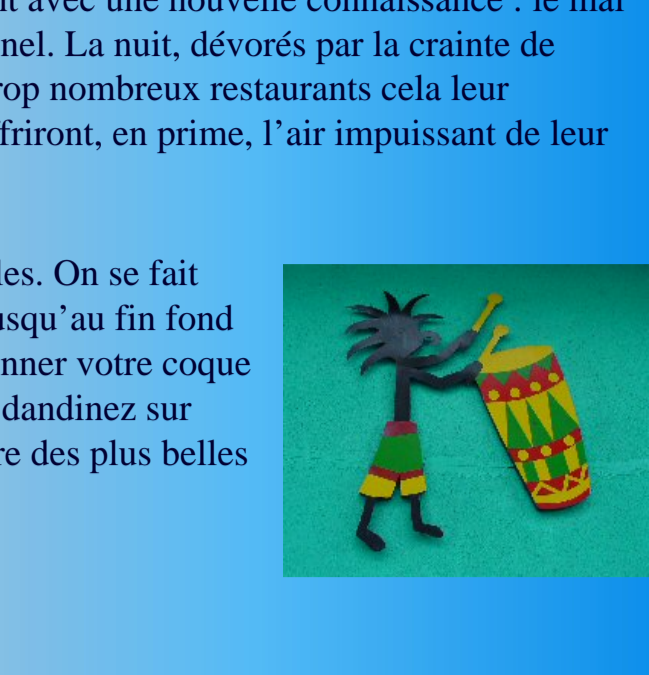
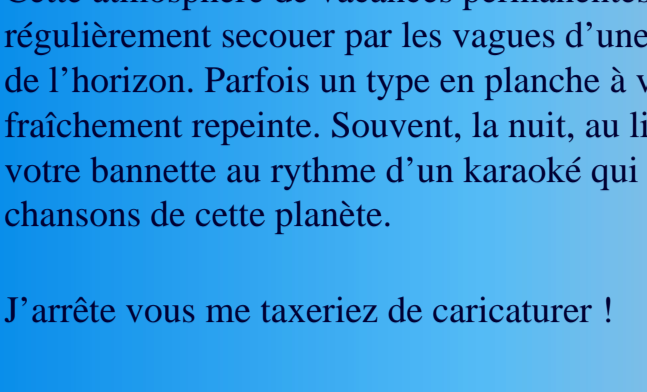


L'île des Petits Mondes

Il serait facile de lui tailler une mauvaise réputation

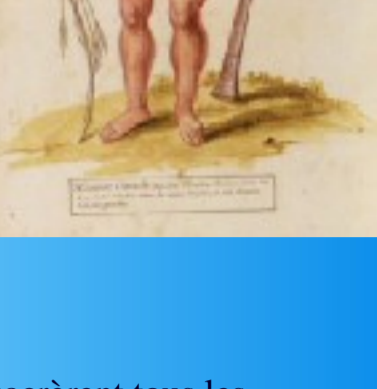
A première vue, lorsqu'on aborde Saint-Martin, on se dit... « Bof... qu'y faire ? Qu'y voir ? ». Ses handicaps sautent aux yeux et l'on ne voit qu'eux. Voulez-vous la liste ?

Deux aéroports déversent quotidiennement un flux de touristes dans les nombreux hôtels qui défigurent le rivage d'une île de 93 km². Les Martininois ont une manière sympathique de transformer leurs handicaps en curiosités pittoresques. Ainsi les deux aéroports de l'île font passer au ras des plages les avions. Et elles attirent les badauds en quête de photos singulières. A Saint-Martin, tout est fait pour accueillir les vacanciers à l'affût des dernières inventions en matière de loisir nautique. Les visiteurs sont prêts à tout pour s'éclater les lombaires sur un jet-ski, pour s'en remettre, ils expérimentent, dès le lendemain, les grillades de langoustes ainsi que les conséquences de la réverbération sur des catamarans géants. Le surlendemain il leur faut à tout prix comparer



les coups de soleil de la veille avec ceux acquis au bord de l'eau sur une plage de sable blanc ceinturée de haies de parasols bleus, verts, jaunes... S'il leur reste du temps, ils se feront transporter en bateaux à fond de verre et en ressortiront avec un nouveau connaissance : le mal de mer. Délaissant la mer pour les airs ils s'y feront envoyer, propulsés par un parachute ascensionnel. La nuit, dévorés par la crainte de l'ennui, ils s'esquiveront les genoux à danser la salsa. Certains cèdent à la gourmandise dans les trop nombreux restaurants cela leur permettra de tester l'extrême limite de leur pêche-personne. Il faut voyager utile ! Au retour, ils s'offriront, en prime, l'air impuissant de leur banquier qui voit se dégainer la carte bancaire la plus rapide de l'Ouest.

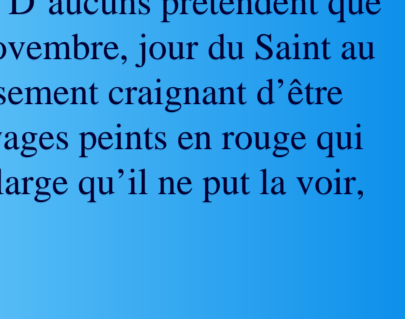
Cette atmosphère de vacances permanentes n'est pas franchement propice aux mouillages tranquilles. On se fait régulièrement secouer par les vagues d'une cigarette des mers dont le bruit des moteurs raisonne jusqu'au fin fond de l'horizon. Parfois un type en planche à voile a la bonne idée de se casser la figure avant d'éperonner votre coque fraîchement repeinte. Souvent, la nuit, au lieu de vous reposer d'une longue navigation, vous vous dandinez sur votre bannette au rythme d'un karaoké qui met toutes les volontés du monde au service du massacre des plus belles chansons de cette planète.



J'arrête vous me taxeriez de caricaturer !

Pourtant...

Le saviez-vous ? C'est à Saint-Martin que l'on a retrouvé l'un des plus anciens vestiges amérindiens : une hache en conque de lamby datant de 1800 avant J.-C. L'île est donc habitée depuis ces temps reculés. La préhistoire des îles de la Caraïbe se révèle au rythme des découvertes archéologiques. Aujourd'hui, entre légendes et découvertes scientifiques le passé de l'île ressurgit.

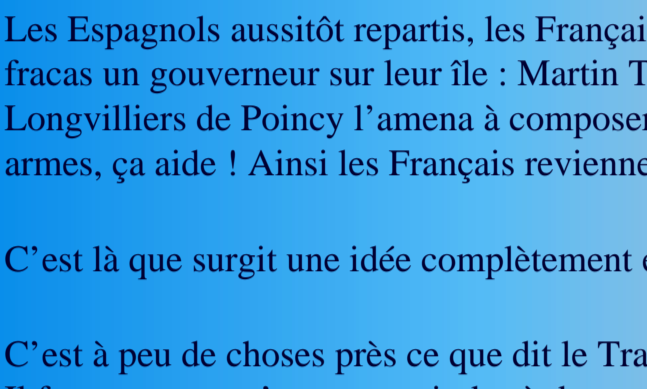


Au commencement, il y eut une tribu cousine des Mayas : les Arawaks. C'était un peuple paisible et cultivé. Ils vivaient en osmose avec le Dieu de la Nature qui pourvoyait à leur prospérité. En échange de ses bienfaits, ils façonnaient des statuettes et des poteries qu'ils vénéraient. La femme avait également une grande importance au sein de la tribu, car c'est elle qui donnait la vie. C'est pour cela qu'ils nommèrent l'île en leur honneur OUALICHI « l'île des femmes ».

Ils utilisaient des connaissances puisées chez les Mayas : les astres, les plantes et la navigation n'avaient pas de secret pour eux. Pendant de nombreux siècles, les Arawaks des îles des Caraïbes échangeaient le sel contre les denrées et les semis qui manquaient à ces petits mondes isolés de tout. A vrai dire, au temps des Arawaks cette île était aussi bien gérée que le paradis.

Elle devint l'enfer-manger les Indiens Caraïbes, anthropophages, par définition, sanguinaires, envahirent l'île. Ils massacrèrent tous les hommes (un grand-quant conséquent...) et gardèrent les femmes, pour procréer. A partir de là, les garçons rejoignaient le clan masculin, tandis que les filles restaient avec leurs mères qui les initiaient à la culture, la médecine et l'astrologie dans la langue des Arawaks inconnue des hommes. C'est l'époque de Soualiga : l'île au sel.

Y est-y passé ? - Y est-y pas passé ?



En 1493, Christophe Colomb croise en mer des Caraïbes, ça c'est sûr ! D'aucuns prétendent que Saint Martin doit son nom à l'illustre découvreur, qui vit l'île un 11 Novembre, jour du Saint au patronyme Martin. D'autres prétendent qu'il vit l'île et l'évita soigneusement craignant d'être accommodé à la dernière sauce piquante inventée par les robustes sauvages peints en rouge qui couraient tout nu sur l'île. Certains disent haut et fort qu'il passa si au large qu'il ne put la voir, même muni d'une longue vue de haute compétition...

Que vous dire ? Je n'y étais pas !

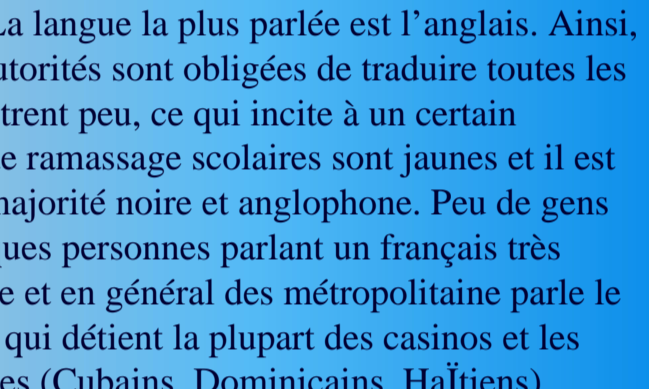
Le mystère reste entier concernant le nom de l'île. Pourquoi subitement Saint-Martin plutôt que Soualiga ? Par facilité de prononciation ? ... Peut-être pas !

En 1637 une poignée de filibustiers français débarquent sur l'île. A leur tête un Sieur Saint-Martin prend possession de l'île au nom de Louis XIII, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le Gouverneur Général des îles des Amériques Monsieur Longvilliers de Poincy. Pourquoi ne pas imaginer en toute logique qu'il lui donna son propre nom ?

L'Histoire de l'île diffère un peu de celle des autres îles de l'Arc antillais.

Peu de temps après les Français, les Hollandais arrivent sur l'île. Fait remarquable, ils ne chassent pas les premiers. En effet, les deux nations sont séparées par une poignée de collines rendues inextricables par une végétation de cactus et d'épineux. Les Français semblent se débrouiller moins bien que leurs homologues. Ils vivent mal sur la partie exposée aux flux de l'Atlantique. Ils sont peu équipés pour un climat aussi aride, et l'indifférence de leur gouvernement ne les aide pas. Pourtant, l'île regorge d'une denrée rare pour l'époque : le sel. Les Hollandais quant à eux prospèrent rapidement. Les navires marchands emportent par tonneaux le sel qui viendra accommoder le hareng en Hollande. Et les Français finissent par commercer avec leurs voisins plutôt que d'attendre un hypothétique navire battant pavillon tricolore (verticalement !)

Aujourd'hui, il reste sur l'île des vestiges de l'exploitation du sel. Par exemple à Marigot, un moulin à sel est exposé sur la place du centre culturel.



En 1640, les Espagnols, déçus de voir une île leur échapper dans les parages, chassent les deux nations pour éviter la déportation forcée. Mais au bout de 7 ans de sécheresse, de déprime, de morts et de maladies, ils virent les Espagnols abandonner ce qui n'était à leurs yeux que l'île de la désolation.

Deux drapeaux tricolores pour un territoire de 93 kilomètres carrés !

Les Espagnols aussitôt repartis, les Français et les Hollandais préviennent leur gouvernement respectif. L'amiral Ruyter ramena avec force et fracas un gouverneur sur leur île : Martin Thomas. Et le fougueux stratège entreprit d'empêcher le débarquement des Français. Le Neveu de Longvilliers de Poincy l'amena à composer. Non pas qu'il eût des talents de diplomate avérés... mais il était accompagné de 300 hommes en armes, ça aide ! Ainsi les Français reviennent avec à leur tête le gouverneur Savinien de Courpon.

C'est là que surgit une idée complètement extravagante pour l'époque : « pourquoi au lieu de se faire la guerre, ne pas se partager l'île ? »

C'est à peu de choses près ce que dit le Traité du Mont Concorde. Il restait à décider comment l'on définirait les limites de chaque territoire. Il fut convenu qu'on enverrait dos à dos un soldat de chaque camp à la conquête du territoire national. Ainsi, c'est la course à pied et non le canon qui définit de manière historique les contours de la partie française et hollandaise. Résultat des courses : 56 kilomètres carrés pour les Français et 37 kilomètres carrés pour les Hollandais.

Les légendes vont bon train depuis ce partage. Comment imaginer qu'un Hollandais puisse perdre tant de terrain sur un Français ? Demandent les mauvaises langues. Le genièvre est l'argument des uns. Le vin rouge est l'accusation des autres. On soupçonne même le Français d'avoir coupé à travers champs... Qu'elle ironie ! Les inconditionnels de la diffamation affirment avoir vu plus de présence navale française que hollandaise. Plus prosaïquement, l'on accorde aux Hollandais d'avoir choisi la partie la plus plate et la plus exploitable de l'île.

Ceci dit... chacun a tenu parole, et tant que les deux nations ont été souveraines sur l'île le traité a été respecté.

Quelques interruptions ont encore jalonné l'histoire de cette belle entente :
En 1651, l'Ordre de Malte s'empare de l'île et la revend à la compagnie des Indes en 1666.
En 1799 et en 1808 deux incursions anglaises, malgré une belle défense des habitants alliés d'un même bloc pour la circonstance.
En 1816 chaque partie revient à son autorité légitimée par le Traité.

L'économie de l'île est florissante. Les principales opérations de négoce tournent autour du sel, du tabac, de la canne à sucre et de l'agriculture. Mais entre 1848 et 1863 l'abolition de l'esclavage jette l'île dans un profond marasme.

La partie hollandaise sort la tête de l'eau dès 1939 où elle acquiert le statut de port franc. En 1954, elle franchit une étape supplémentaire en recevant une plus large autonomie. Dès cette période on voit débarquer de l'aéroport fraîchement bâti de Juliana les premiers touristes américains. Les hôtels poussent un à un sur le littoral. Pendant ce temps, la partie française se morfond malgré son rattachement à la Guadeloupe en tant que DOM. En 1986, la loi de désincorporation vient en aide aux français et est le point de départ d'un bouleversement des infrastructures touristiques et du niveau de vie des habitants.



Aujourd'hui (en 2005), le dollar est plus faible que l'euro et cela handicape à nouveau la partie française. Mais elle a de nombreuses ressources, et sait surfer sur les opportunités.

Une île vraiment cosmopolite



Il règne une ambiance cosmopolite sur Saint-Martin. La langue la plus parlée est l'anglais. Ainsi, Marigot est sans doute la seule ville française où les autorités sont obligées de traduire toutes les instructions en anglais. De toute manière, elles se montrent peu, ce qui incite à un certain laxisme. Symboles du cosmopolitisme, les véhicules de ramassage scolaires sont jaunes et il est écrit en gros « SCHOOL BUS ». La population est à majorité noire et anglophone. Peu de gens parlent le néerlandais côté hollandais. On trouve quelques personnes parlant un français très créolisé à côté français. Seule la communauté blanche et en général des métropolitaine parle le français. Il existe une puissante communauté indienne qui détient la plupart des casinos et les commerces de free taxes. De plus en plus d'Hispaniques (Cubains, Dominicains, Haïtiens) viennent également gonfler la population de l'île. Ces derniers travaillent dans l'hôtellerie, mais aussi à la construction des nouveaux complexes qui émergent le long du littoral côté Hollandais.

Toutes ces communautés vivant en osmose donnent une ambiance franchement sympathique !

Grâce au tourisme de masse, la population vit ici, mieux que sur les îles voisines. Nous avons compté plus de voitures rutilantes que de vieux tacots décomposés par la rouille comme c'est le cas ailleurs.

Saint Martin l'île des petits mondes

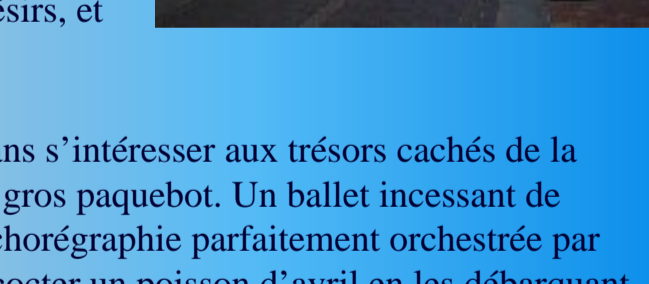
La configuration de l'île se prête à un morcellement de son ambiance. En effet, le centre de l'île est quasiment resté désert. Ce sont des collines pointues qui séparent différents faubourgs. Le plus haut morne est le Pic Paradis d'une hauteur de 424 mètres. Chaque contrée semble s'être développée à son rythme, et sans se soucier d'une quelconque homogénéité insulaire. Aucune route ne traverse le centre de l'île, une seule voix en fait le tour pour desservir les diverses régions. Ainsi, de l'Anse Marcel à Grand Case ; de Marigot aux Terres Basses ; de Philipsburg à Oyster Pond en passant par Orient Bay, chacun de ces « quartiers » a sa propre identité.



BAIE DE LONGVILLIERS



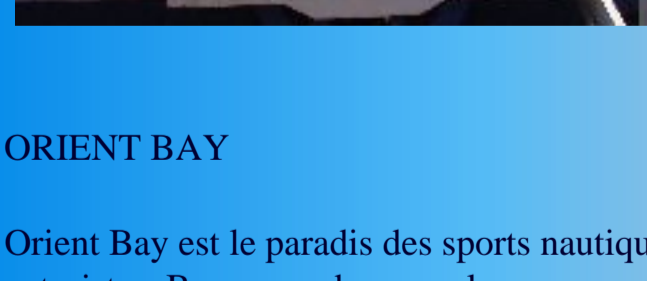
L'Anse Marcel alanguie au bord d'une plage idéale de sable blanc est le repaire de plusieurs couples de pélicans. La Marina s'ennuie un peu au fond de sa mangrove, tandis qu'un jardin soigné égaille l'hôtel du Méridien. Des immeubles de time sharing poussent au pied d'une colline où des maisons luxueuses semblent défier les pentes aiguës des collines qui enchâssent l'anse aux eaux turquoise.



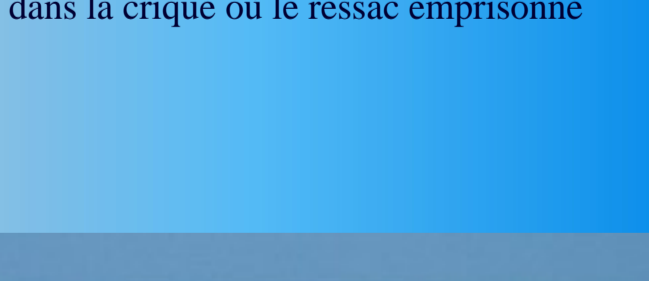
Mouillage

C'est un petit mouillage en général bien abrité de la houle. Les collines environnantes détournent les vents et les bateaux sont parfois tournés en tout sens. Il y a deux gros catamarans basés là. Donc lorsqu'on mouille à l'Anse Marcel il faut en tenir compte dans l'évitage.

GRAND CASE



Grand Case est une petite ville agréable qui s'étale le long d'une longue plage de sable blanc. Dans la rue parallèle à la plage, plus de vingt restaurants se font la guerre des prix. Alors que, paradoxalement, il n'y a pas ou peu d'hôtel dans les parages. Compensant parfois une addition salée par un euro pour un dollar. Le mardi soir, la rue devient piétonne et accueille les badauds dans une atmosphère de petit carnaval anachronique.



Mouillage

L'immense baie de Grand Case offre une multitude de mouillages. Nous y sommes restés plus de 25 jours, sans subir plus de désagrément qu'une longue houle mais non-rouleuse. Les rafales sont importantes, car elles s'accroissent entre les deux collines qui bordent l'aéroport de Grand Case. Les deux bateaux à fond de verre font déboulent de bruit ainsi que les avions au décollage. Mais ce n'est pas insupportable. Attention, toutefois, à votre annexe, avec la houle elle passe sous le ponton et risque d'exploser sous la pression. Il faut impérativement l'attacher à l'arrière et loin du ponton.

MARIGOT

Marigot sous la protection du fort Saint Louis se présente comme LA capitale de la partie française. Il y a quelques années c'était un village où passaient peu de voitures. Aujourd'hui, la ville est saturée par une circulation intense. Mais elle parvient à garder un charme créole, avec son petit marché coloré en bordure de mer.



Mouillage

Souvent rouler ce mouillage est surpeuple et pas très agréable. Une marina a récemment été créée aux pieds du Fort Saint Louis, mais elle est très peu fréquentée.

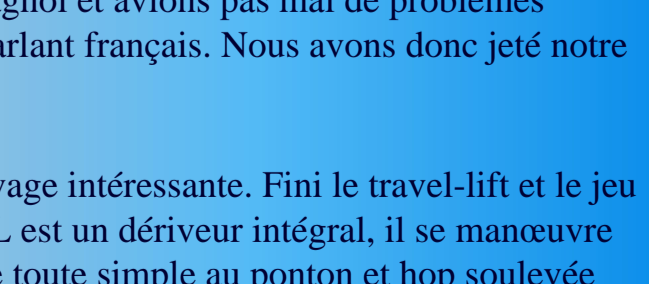
LES TERRES BASSES

Les terres basses sont à voir depuis la mer pour qui aime les maisons créoles d'exception. Lorsqu'on se perd en voiture dans une petite allée privée des Terres Basses, on ne verra que des porcelaines et portiques abritant ces masures.

PHILIPSBURG



Philipsburg : la caricature du free tax ! Certains jours il y a plus de 4 paquebots amarrés au quai ou mouillés dans la baie profonde aux eaux d'émeraude. La ville n'existe qu'autour des bijouteries, des magasins de HI-FI, souvenirs divers et casinos. Ceci dit ce complexe de « high expenses and juxtapositions » (grands frais et dépenses) est joliment aménagé.



Nous y sommes allés le jour du Vendredi Saint. Tout y était fermé. Ça laisse rêver... une ville entière construite autour du lobby de la consommation et pas un magasin d'ouvert. Cette ambiance est reposante. Les strasses des enseignes n'ont brillé pas et seule la ville en tant que telle rejallit alors que maître dollar se repose.

Je suis étonné de rencontrer dans la rue commerciale des petites maisons proprettes entourées d'un jardin minuscule où s'ébattent les palmes de cocotiers grassouilletes. Elles sont ravissantes. J'étais pourtant déjà venue dans cette rue, les boutiques qui brillent n'avaient retenu mon attention. Jamais je n'ai trouvé cette rue elle que ce matin. Un calme de nature dominical y règne. Un peu comme lorsqu'on entre dans une église un dimanche après-midi. Les pèlerins sont regroupés en fileux chez eux, alors que l'endroit de culte est laissé seul, sous le soleil de plomb. La pierre respire une odeur de sérénité presque divine, le lieu n'est plus habitée que par des âmes épurées de toute tentation. Nous sommes seuls sur un long moment, et nous déambulons main dans la main, comme étourdis par le manque de bruits. À mi-parcours de la rue une place ouverte sur la mer accueilli, un ponton. Au fond de la baie, un paquebot se morfond sur les eaux désœuvrées du lagon dont le vert exagérément translucide ne parvient pas à réveiller la torpeur des passagers venus assouvir leurs rêves de folles dépenses à terre.

Ils débarquent tous dans l'unique but d'acheter. Acheter quoi ? Ils ne le savent pas avant de poser le pied à terre, mais en tout cas ils sont prêts à dégaîner leur portefeuille. Sur le quai, l'esprit de quête aigüise leurs regards affûtés. La bonne affaire est à la portée de leurs dollars. Que la place soit désertée ne les effraye pas ! Ils ne s'attendent pas non plus devant la première porte de bijouterie fermée et ils poursuivent leur chemin vers une boutique de « high technologies ». Là encore la porte est fermée. L'ombre d'un étonnement teinte leur expression.

« A cœur vaillant rien d'impossible ! »

Ils poursuivent leur chemin, le prochain casino, croient-ils, les accueillera les bras ouverts avec tous ces dollars non dépensés en bijoux, baladeurs, jumelles, téléphones portables, parfums, cosmétiques, alcool. Les fonds sont intacts à l'approche de l'incontournable table de jeu. Mais là encore, la porte est close. Les sourcils se lèvent alors de l'accent circonflexe de la stupéfaction. Le neurone portant en coupé par la « conso'mania » se révèle enfin utile et le consommateur frustré lit enfin l'écriteau qui se répète de porte en porte :

« Sorry we are closed. Happy Easter ! »

Pas tout à fait convaincu, le consommateur type colle alors sa main en visière sur la vitrine, et scrute d'un œil dubitatif l'intérieur éteint du magasin. Pas âme qui vive ! Son regard quitte alors l'objet de ses désirs, et l'air tristement résigné les mains sur les hanches il lève les épaules.

Pauvre petite chose inassouvie qu'est la « consommatite » aigüé. Sans s'intéresser aux trésors cachés de la petite ville, il ne voit qu'une ville morte et il s'en retourne dans son gros paquebot. Un ballet incessant de canot trace le cordon ombilical qui unit le paquebot à la terre. Une chorégraphie parfaitement orchestrée par les mousses en tenues. Le capitaine avait sans doute voulu leur concocter un poisson d'avril en les débarquant aujourd'hui sans les prévenir de ce qu'ils n'auraient pas trouver. Saint Martin adopte en effet les meurs de ses voisines américaines fêtant Pâques depuis le jeudi soir précédant le lundi. Ce rythme est adopté par les américains, tandis que le personnel administratif, lui, se met en congé dès le mercredi midi, se plaignant de ne pas avoir reçu le matin aussi... Ha... la nonchalance inimitable des Antillais !

OYSTER POND

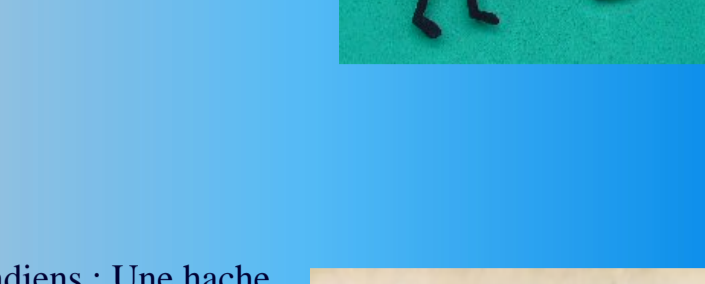
Oyster Pond la crique est traversée de part en part par la frontière franco-hollandaise. Elle est dominée par l'élan qu'à insufflé le « petit paradis du Cap'tain Oliver ». Au fil des années nous avons vu les collines qui ceinturent la baie se construire. L'entre du Cap'tain y a perdu en authenticité. Pourtant, il regène dans cette petite marina une ambiance toute particulière. Quelque chose de paisible et de touristique à la fois. Nous lui trouvons du charme... parfois les impressions ne s'expliquent pas !

Mouillage

L'entrée est difficile, et la houle d'Est pénètre souvent dans la crique où le ressac emprisonné crée un effet désagréable.

ORIENT BAY

Orient Bay est le paradis des sports nautiques et aériens. Certaines plages sont réservées aux nautistes. Beaucoup de parasols pour une grande plage au bord d'un lagon dans les couleurs ne se terminent pas sous les vagues d'écume des bateaux à moteurs tirants skis nautiques et parachutes ascensionnels. On y trouve de tout, et même un panorama prodigieux sur Saint Barth.

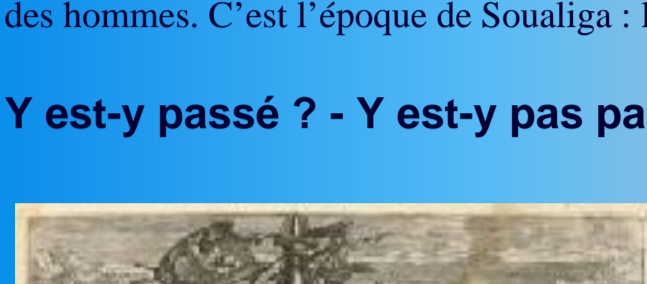


Mouillage

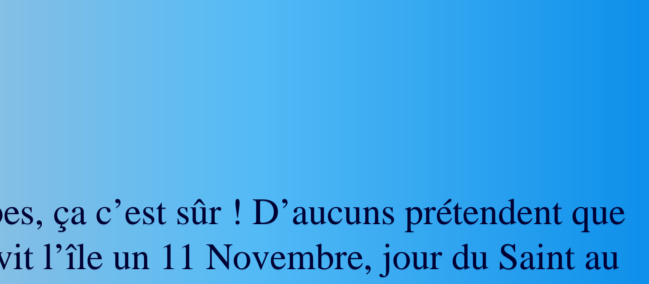
Les couleurs de l'eau sont idylliques. La barrière de corail protège de la houle atlantique. Le mouillage est calme la nuit. Par contre de jour, il est agité en permanence par les activités nautiques ininterrompues.

LE LAGON

Saint-Martin est la seule île des caraïbes à présenter cette caractéristique. Elle présente un relief escarpé dans le centre, mais elle est également pourvue d'un immense lagon. C'est l'étang salé de Simonbaai lagoon. Il s'étale sur près d'un tiers du territoire aux pieds des collines de Grande terre et est fermé au Nord et au Sud par deux minces cordons de littoral. Sur le cordon Sud se trouve l'aéroport de Juliana. A l'Ouest ce sont les Terres Basses qui en marquent les limites, elles se présentent comme de petites collines où sont construites les plus belles demeures de Saint Martin.



Deux ponts donnent accès au lagon. L'un du côté hollandais, et l'autre du côté français, comme il se doit. C'est un vaste étang aux eaux glauques et peu profondes. Lorsque la houle dehors est trop importante, les bateaux basés ici, à l'année, passent le pont, et viennent retrouver un mouillage aussi plat qu'à l'hôtel.



Mouillage

Le lagon est considéré comme un abri de tout temps. Sauf que, lorsqu'un cyclone passe sur Saint Martin, les forces de vent sont si conséquentes, qu'elles emportent tout ce qui n'est pas bien arrimé. Il y a dans le lagon de nombreuses épaves laissées par les tempêtes mais aussi par la négligence ou le manque de moyens, Saint-Martin est pour certains l'escale de fin de voyage. Une boucle de l'Atlantique interrompue, ou un tour du Monde qui ne passera jamais Panama... au bout du compte, le bateau atterrit ici, avec son équipage qui tente la débrouille.

De nombreux bateaux restent ainsi entre terre et mer. Ils ne navigueront plus de sitôt. Faute de vent, faute d'envie. Certains bateaux, sont remis sur terre pour si longtemps, qu'une case pousse sur le pont et que les coques sont enchâssées de végétation. D'autres flottent encore, par hasard et sans mât.

Une escale technique intéressante

En quittant Port Camargue, nous nous demandions où nous pourrions caréner lors de notre séjour aux Antilles. Nombreux équipements choisissent le Venezuela, pour les qualités techniques des chantiers et les prix pratiqués. Pourtant, cette perspective ne nous a pas tentée. Nous ne parlons pas espagnol et avions pas mal de problèmes techniques à régler. Nous nous sentions plus à l'aise avec des chantiers parlant français. Nous avons donc jeté notre dévolu sur Saint Martin.

Le chantier Polypat s'est occupé du carénage. Ils ont une technique de levage intéressante. Fini le travel-lift et le jeu d'acrobaties à devoir rentrer dans le goulet intégrale dans une danse (EDL est un terme intégral, il se manoeuvre péniblement en marche arrière) – Bonjour la grue de Polypat. Une arrivée toute simple au ponton et hop soulevée comme un lego notre Etoile se retrouve en moins de temps qu'il faut pour le dire à terre.

Il y a un spécialiste Volvo dans le chenal, il est très compétent et ne pousse pas à la dépense.

Pour toute l'électronique, il faut passer côté hollandais, chez Necol très serviables, ils ont un technicien qui parle français.

En tous points : qualités techniques, compétences, prix, achalandage, Saint Martin s'est révélée une escale technique à la hauteur de nos espérances.

Bilan d'une escale

Nous nous le disions en introduction : Saint-Martin n'a aucune qualification pour accéder au mythe de l'île déserte et paradisiaque. Le tourisme est ici une industrie aux rouages bien huilés. Cet engouement pour Saint-Martin est presque incompréhensible, tant la nature a reculé devant l'essor du béton.

Pourtant, comme toute chose sur cette terre, elle a des atouts. Son cosmopolitisme pousse à l'optimisme. Les investisseurs des gens affables, prêts à vous rendre service en toute occasion. Il est intéressant d'y faire son marché et d'y réparer son bateau. Enfin, la pièce maîtresse de cette île est la couleur de ses eaux. Elles sertissent l'île dans un écrin d'émeraude et de turquoises.



Article rédigé en Avril 2005



Le chantier Polypat

Expérience, sérieux et bienveillance...

Lorsqu'on parle de chantier naval, un maître mot s'y associe d'emblée. C'est le mot confiance. Personne n'imagine laisser son bateau à un chantier qui ne lui paraîtrait pas compétent. Cependant, lors d'un voyage autour de la planète, il faut s'adapter aux régions dans lesquelles on navigue au moment fatidique du carénage. Les questions suivantes se posent alors :

"À qui confier son cher compagnon de voyage ?"

"Comment trouver LE chantier qui aidera le marin avec sérieux dans ses tâches de carénages et ses réparations diverses ?"



Souvent c'est le bouche à oreille entre marins qui fonctionne le mieux. C'est ce qui s'est passé en 2005 lors de notre premier carénage de ce tour du monde. En discutant avec nos collègues de mouillage, nous avons trouvé un avis unanime sur le professionnalisme de l'équipe de Polypat. Leur méthode de levage a fini de nous persuader de nous adresser à eux.

Voyons comment ça se passe chez Polypat :

Fred et Béatrice sont là pour accueillir les nouveaux venus. Avec sérieux, ils analysent les besoins de ceux-ci. Les conseils qu'ils prodiguent reposent sur 13 années d'expérience. Quel que soit le problème posé, ils chercheront le meilleur moyen d'y trouver une réponse. Ils sont associés avec de nombreux corps de métiers du nautisme afin de faire face à quasi tous les problèmes qui peuvent se poser sur un bateau. Idéalement situé, au coeur de leurs collègues que sont le shiphandler de L'île marine, la voilerie incidence, l'atelier de ferronnerie de Terry, la sellerie du lagon qui prépare avec minutie tous les tauds, et de nombreux ateliers spécialisés en mécanique... Dans un petit périmètre autour du chantier, le marin trouve tout ce dont il a besoin pour effectuer les travaux de maintenance sur son bateau.



Depuis plusieurs années, le chantier garde à son service une équipe dynamique et bienveillante. Aux côtés de Fred et Béa, Alain (dit D'Artagnan), Fabrice et Lamour travaillent main dans la main, pour mener à bien tous les travaux du chantier. Leur domaine de compétences est large : levage, calage, carénage, peinture, démantèlement et remâtage; pose de casquette, de jupe arrière, de tauds rigides ; réparation de coque, restauration, stockage des bateaux à terre, amarrage au sol pour la saison cyclonique...



Toute l'équipe travaille au diapason. Il suffit de les observer lors d'une opération de levage. Jamais un mot plus haut que l'autre ne s'élève. Tout le travail s'effectue avec précision selon un rituel bien orchestré de gestes simples et efficaces. Le système est simple. Il suffit d'apporter le bateau au quai du chantier. La grue lèvera le bateau et le posera à terre. La grue a une capacité maximale de 45 tonnes. Cependant, le chantier prend une marge afin d'assurer la sécurité totale aux bateaux. Le poids maximum levé sera de 22 tonnes. La largeur maximale est de neuf mètres.

L'aire de stockage accueille 80 bateaux. Au moment de la saison cyclonique, tous les bateaux confiés au chantier sont sanglés au sol. Des pieux d'un mètre cinquante sont solidement plantés. Les monocoques sont démantelés. Les propriétaires des catamarans et des monocoques sont priés de désarmer leur bateau. Depuis 1994, aucun bateau n'a subi de dommage pendant la saison des pluies au chantier Polypat.

Les marins soucieux de faire du travail de longue haleine sur leur bateau, pourront trouver au chantier Polypat une aire de stationnement de longue durée et une équipe soucieuse de mettre à la disposition de ses hôtes tous les moyens de venir à bout des tâches les plus facétieuses.

Enfin, Polypat propose une formule "clé en main ". Nous avons vu des propriétaires de bateaux laisser leur compagnon au chantier afin qu'il s'en occupe de A à Z. Pour le client le travail de maintenance du bateau est totalement invisible. Le chantier s'occupe



de tout, du démantèlement, de la sortie de l'eau, de la pose à terre, de la sécurité du bateau pendant le stockage à terre. Plusieurs mois plus tard, le client reviendra, son bateau sera comme il l'a laissé : remis à l'eau, remâté, nettoyé, prêt à repartir naviguer dans l'heure. Le chantier pendant l'absence du propriétaire se sera occupé de toute la maintenance : carénage, entretien du gréement, de la mécanique et du matériel électronique...



C'est la solution de facilité par excellence.

L'Etoile de Lune a effectué 3 carénages en 2005, 2006 et 2007 au chantier Polypat. Le bateau en est chaque fois ressorti avec un bilan très positif.

Merci à toute l'équipe
Nat et Dom de L'Etoile de Lune
www.etoiledelune.net

Pour contacter le chantier:

polypat.caribes@wanadoo.fr