



Pourquoi naviguer aux BAHAMAS et aux USA ?

Daniel de « Xiphos », grand navigateur au long cours m'a fait parvenir ses réflexions sur la navigation aux Bahamas et aux USA. Comme je n'avais pas abordé ces zones de navigation sur le site, je mets en ligne ses commentaires intéressants. Nous avons navigué plus d'un mois aux Bahamas et j'en garde un excellent souvenir de nature et de paix.



Alors pourquoi naviguer aux Bahamas et aux USA ?

- Cela peut être sur la route du retour vers l'Europe.
- C'est une alternative à la navigation répétitive dans l'arc antillais.
- Pour sortir des sentiers battus.
- Pour ceux qui ne veulent pas passer dans le Pacifique.
- Pour naviguer dans des zones très sécurisées.

Peu de bateaux européens naviguent dans cette zone et pourtant on y trouve un énorme terrain de jeux avec des navigations tranquilles, de bonnes facilités pour laisser le bateau pendant la saison des cyclones, un coût de la vie plus raisonnable qu'aux Antilles, d'énormes possibilités pour entretenir notre cher bateau.

On entend beaucoup de fausses informations sur les Bahamas et les USA, probablement parce que peu d'européens y naviguent. Beaucoup de « rumeurs de ponton » circulent et nous avons voulu les vérifier.



La sécurité dans l'archipel des Bahamas est excellente. Après le Brésil et surtout le Venezuela, c'est quasiment le rêve. Depuis 2010 nous n'avons rencontré aucun incident notable.

Après plusieurs saisons aux petites Antilles et deux incursions jusque Porto Rico, nous avons décidé d'aller vers les Bahamas plutôt que Cuba, en se disant qu'on trouverait bien de quoi poser le bateau aux USA. Finalement, cet archipel se révélera aussi une excellente base pour visiter Cuba.



Les informations pratiques ci-dessous ont pour but de vous aider à vous organiser et surtout vous encourager à venir sur ces sites de navigation. Je vous renvoie sur [Noonsite](#) (site de Jimmy Cornell) pour les ports d'entrée. Il y a bien entendu d'autres sources.

LES RUMEURS DE PONTON :

- Aux Bahamas, il n'y a pas assez de fond pour les quillards. **FAUX.**
 - Aux Bahamas, les quillards classiques (2,20m) peuvent profiter de plus de 90 % du plan d'eau.
 - 400 milles du nord au sud, des milliers d'îles et de mouillages dans des eaux aux couleurs et à la clarté extraordinaires.
- USA : formalités difficiles, vie chère, zone cyclonique. **FAUX.**
 - Les formalités sont simples, mais rigoureuses.
 - Le coût de la vie est un des plus bas des Caraïbes (après le Venezuela bien sûr).
 - On trouve des chantiers très bon marché.
 - Le matériel est couramment 40 à 50% moins cher qu'en Europe.
 - Le nord de la Floride n'a jamais vu de cyclone destructeur.
- Et **le must des rumeurs** : «J'aime pas les américains et je ne parle pas anglais».
 - C'est un pays extraordinairement accueillant, les gens vous rendront service spontanément au delà de l'entendement.
 - La première langue parlée en Floride est l'espagnol, puis l'anglais et le français en 3^{ème} lieu car de nombreux canadiens résident ou passent l'hiver en Floride. 70 à 80% des voiliers sur zone sont canadiens avec une majorité de québécois.

LES NAVIGATIONS

Si vous aimez le confort, vous pourrez naviguer en permanence en zone protégée, sans houle, pendant des mois, tant aux Bahamas qu'aux USA (avec un tirant d'air inférieur à 20m ou 65').

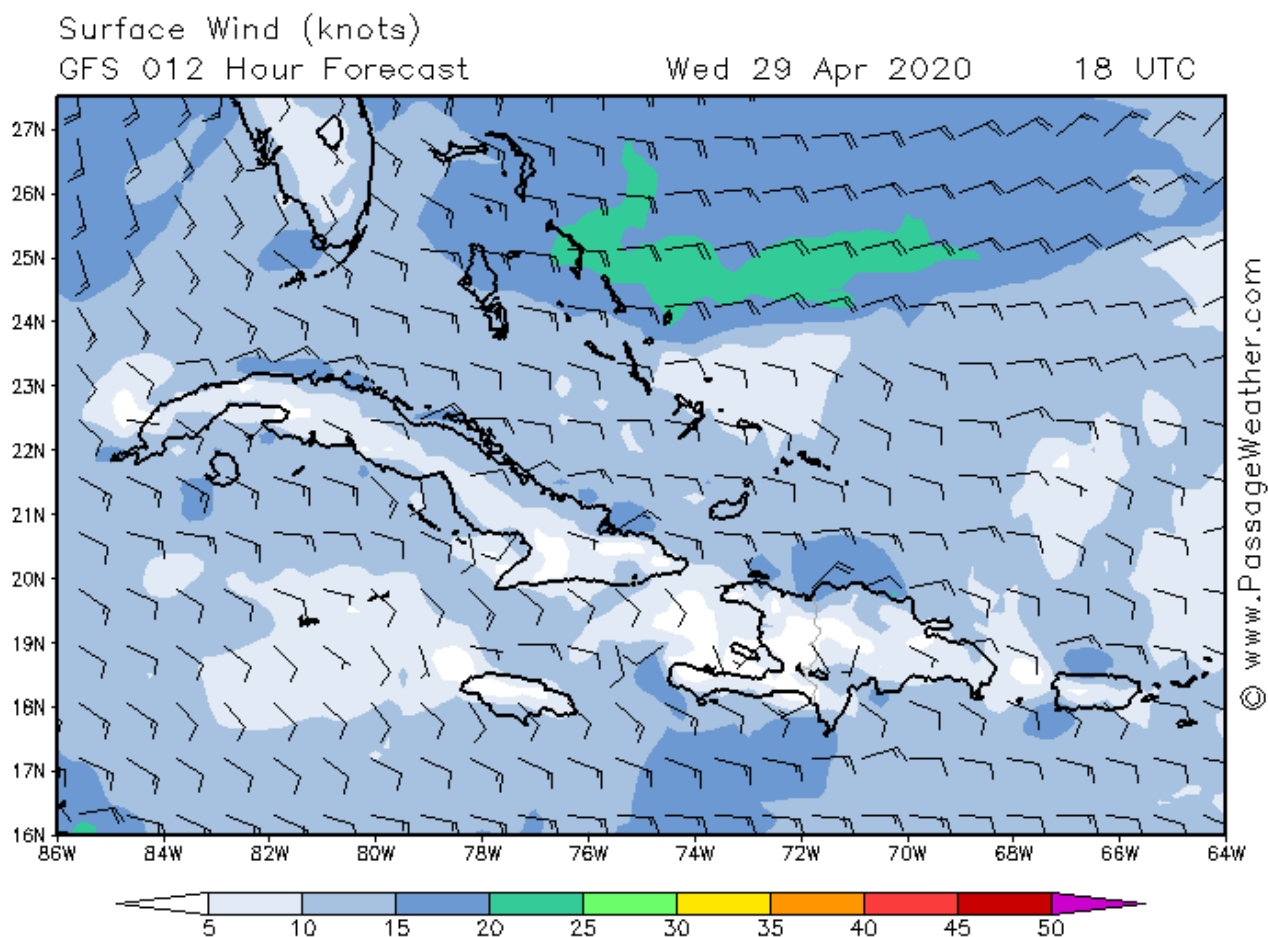
Si un peu de mer vous tente, voici **quelques circuits de navigations type sur une saison**, le bateau étant basé dans le nord de la Floride :

1. Départ novembre, descente de la Floride sur 3 ou 4 semaines. Puis 6 semaines à musarder dans les Bahamas, en descendant vers le sud. Puis basculement sur Cuba, côte sud pour naviguer avec les alizés. Deux à trois mois sur Cuba en faisant le tour dans le sens des aiguilles d'une montre. Puis remontée en direct sur USA (chose possible depuis 2013, si vous possédez déjà la «Cruising licence US») ou via les Bahamas. Retour au chantier nord Floride, en mai.
2. Pour ceux qui restent l'été : montée au nord pour découvrir le Maine, New York, la baie de Chesapeake et retour avant l'hiver.
3. Ceux qui repartent vers l'Europe : excellente base de départ pour les Açores, éventuellement via les Bermudes.



METEO

Toute cette zone, y compris Cuba est marquée par les passages de fronts froids venant du nord. Ces fronts sont assez réguliers et peuvent être assez puissants en hiver jusque janvier. Ensuite ils s'espacent et s'atténuent au printemps. Les prévisions météo étant d'une grande précision, on gère très bien ces fronts. On peut les utiliser pour progresser plus vite, notamment vers l'est. Un front dure 2 ou 3 jours et provoque une rotation de 360 degrés du vent (E/NE dominant, il passe brutalement nord, NE, puis en 24 à 36 heures, fait la boucle complète par le sud pour revenir au E/NE).



LES FORMALITES :

Entrée aux Bahamas :

Dans un port d'entrée (voir [Noonsite](#)), vous faites les papiers (assez nombreux) et vous obtenez un permis valable 12 mois. L'inconvénient est le coût élevé ($\pm 300\$$ au delà de 35 pieds), mais le terrain de jeu en vaut la chandelle et il n'y a plus de formalités lors de la suite de la navigation.

Entrée aux USA

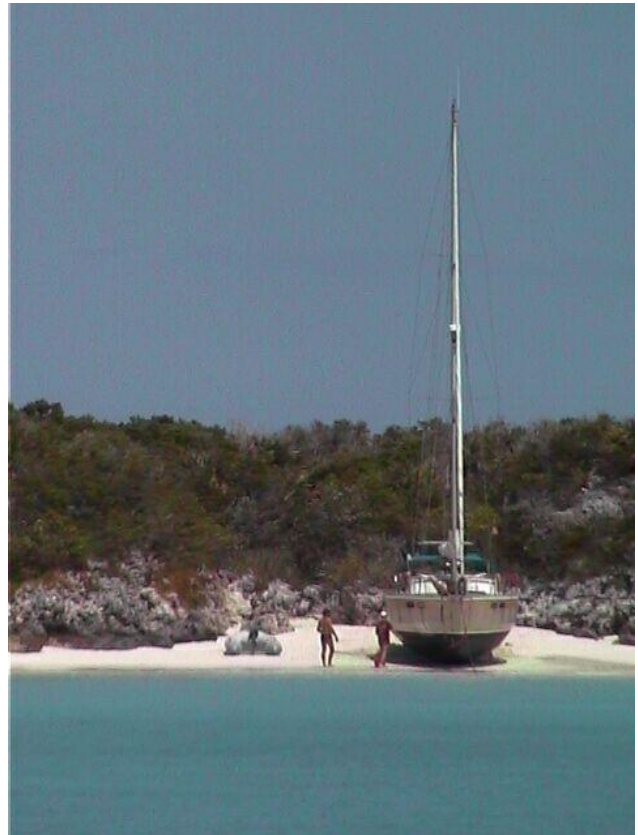
Important: on ne peut pas entrer et circuler aux USA avec un bateau privé sans un visa de longue durée (type B1/B2). On ne peut donc pas aller aux USA avec le ESTA (visa classique touristique de 3 mois).

A ne pas faire : tenter d'entrer en force, en se disant qu'on régularisera sur place. Dans ce cas, vous risquez une amende salée, l'expulsion, mais surtout de vous voir définitivement refuser tout visa dans l'avenir. Nous avons rencontré tous ces cas de figure.

Je conseille les **2 options suivantes** :

La plus courte et la plus simple : avant d'arriver avec votre bateau aux USA, demander un visa B1/B2 valable 10 ans. Environ une semaine est nécessaire pour l'ensemble et il en coûte 130 \$. Par Internet, faire la demande de visa B2 (permet des multi entrées) et des séjours de 6 mois. Ensuite vous devrez obligatoirement rencontrer un agent d'une ambassade pour interview (quelques minutes). Si vous êtes sur les Antilles vous pouvez faire tout cela à Trinidad ou à la Barbade. Ensuite ce ne sera possible qu'à Nassau ou Cuba (voir ci-après pour Cuba) (peut-être en Jamaïque et en République Dominicaine, à vérifier). Si vous n'êtes pas certain d'aller aux USA. Vous pourrez quand même naviguer vers les Bahamas, Porto Rico ou Cuba et décider de demander le visa au dernier moment. Si vous vous décidez finalement à naviguer vers les USA, les deux endroits sur votre route pour obtenir plus facilement le visa B1/B2 sont Nassau (capitale des Bahamas) et La Havane (à la représentation diplomatique).

La CRUISING licence se demande en arrivant sur le territoire US.



Le chemin détourné est le suivant :

- Aux BVI (Iles Vierges Britanniques), vous demandez par Internet un visa ESTA (touristique). Vous laissez votre cher navire au mouillage, tranquille pour la journée et vous prenez le ferry (environ 35 \$) de Tortuga à St John Island (USVI) pour faire un aller-retour. Tous les passagers auront donc obtenu un visa ESTA, validé par l'émigration US à St John.
- Dans les jours qui suivent, vous revenez à St John, cette fois avec le bateau et vous faites vos formalités d'entrée. Vous obtenez alors l'autorisation de naviguer aux USVI, pour 3 mois.
- **IMPORTANT** : cette pratique dérogatoire existe exclusivement à St John. Si vous tentez le coup sur les autres îles USVI, vous serez refoulé.
- Ensuite vous progressez tranquillement vers l'ouest. Quand vous arriverez la première fois sur le territoire de Porto Rico, vous obtiendrez le vrai sésame pour votre bateau : la CRUISING licence valable un an. Ce qui autorisera le bateau à entrer réellement aux USA.
- Mais dans ce cas l'équipage aura toujours et seulement un visa touristique.



INFOS PRATIQUES

BAHAMAS

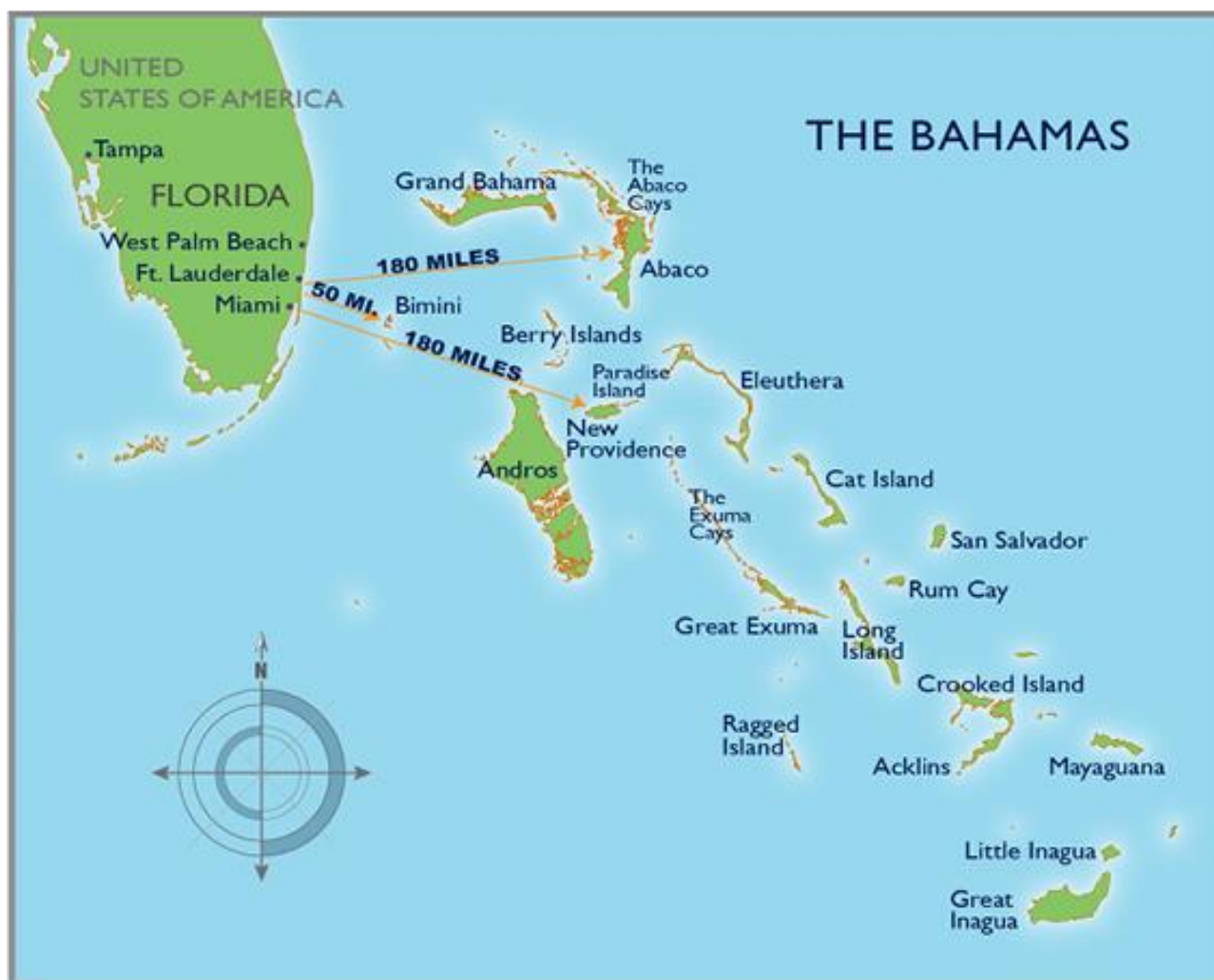
Cartographie :

Les seules cartes à jour, complètes et exactes, sont les Cmap spéciales Bahamas (en 2013). Elles existent aussi sur papier sur place, en 3 cahiers de 70\$ chaque.

Les cartes scannées du service hydrographique allemands (vous les trouverez par le bouche à oreille). Elles fonctionnent toutes avec OPENCPN.

Fin 2013, il ne fallait faire aucune confiance aux cartes CM93 (incomplètes), MAX SEA (sauf à payer très cher une carto sur mesure qui restera incomplète), ni aux Navionics (les Navionics, paraissent complètes sur les Bahamas, mais sont très souvent fausses : lignes de fond, hauts fonds erronés etc.). J'ai failli perdre mon bateau à cause de ces cartes. Enfin, les Garmin sont correctes.

Attention, il faut faire un point sur la question juste avant votre départ car entretemps, Navionics a racheté un éditeur de cartes spécialisé sur cette zone et Garmin a racheté Navionics ...



Les guides nautiques sont nombreux et partagent la zone en plusieurs volumes (Nord+Sud, Exumas, Abaco, etc.).

Voici un lien vers une carte des **marinas aux Bahamas**.

Navigation :

Si vous arrivez depuis Porto Rico, une escale aux Turks and Caicos, n'est pas nécessaire (contexte géographique identique aux Bahamas, formalités chères après 7 jours sur place, abris assez rares, surtout au sud).

Nous avons choisi de faire en direct Porto Rico > Bahamas, par le nord de République Dominicaine. Nous voulions passer du temps aux Bahamas et ne pas nous disperser. En se disant qu'au retour on serait probablement obligé de stopper en République Dominicaine (retour contre vent dominant).

Chantiers marinas :

Aux Bahamas, les chantiers et places de marina sont chères (80 \$/ jour pour 45 pieds à Nassau), mais je suppose que vous n'allez pas aux Bahamas pour les marinas.

Des chantiers existent sur les grandes îles (Exuma, Grand Bahamas, Abaco, etc.). Considérant les tarifs, ce sera plutôt en cas de force majeure.

Paradoxalement, on trouve facilement du matériel à des prix raisonnables et il est toujours facile de se faire livrer des USA en 24 ou 48 heures.

Ravitaillement :

C'est un peu plus compliqué. Tout est très cher (voire très très très cher), donc faites le plein avant afin de vous limiter aux vivres frais sur place que vous ne trouverez pas partout (vu que de nombreuses îles sont inhabitées). Mais si vous êtes pêcheur et/ou chasseur sous-marin, pas de souci.

N.B. : pêche et chasse sous-marine: autorisées aux Bahamas, mais le fusil de chasse est interdit. La chasse se pratique avec le fusil Hawaïen. Cela demande un peu d'entraînement et donne plus de chance au poisson. La langouste peut être abondante par endroit. On apprend très vite à l'attraper sans fusil.

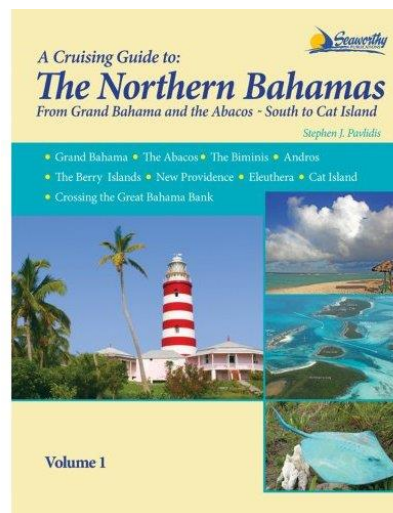
Carburant :

Très cher..

Gaz :

Etonnamment, vous pourrez remplir vos bouteilles françaises à Georgetown (Exuma) et à Nassau. Pour les nouvelles bouteilles de 6 kg et autres, venez avec l'adaptateur qui convertit vers le pas de vis des bouteilles 13 kg.

Pour les Camping Gaz, pas de problème si elles sont en bon état.



Formalités :

Il y a des ports d'entrée plus faciles que d'autres, surtout pour accéder aux bureaux des douanes et émigration, et d'autres à éviter car difficiles d'accès (grande distance infaisable à pied ou en vélo).

Palm Beach est un des plus facile si ce n'est le plus facile : mouillage au sud de l'inlet (passe d'entrée), puis en annexe débarquement à la marina située près du quai des ferries. Puis 5mn à pied. Ils ont l'habitude des bateaux étrangers et sont en général arrangeant.

Ports d'entrée où les douanes sont éloignées (taxi quasi obligatoire ou location voiture) : Miami, Fort Lauderdale, Daytona, Ste Augustine, Jacksonville.

Contact avec les autorités :

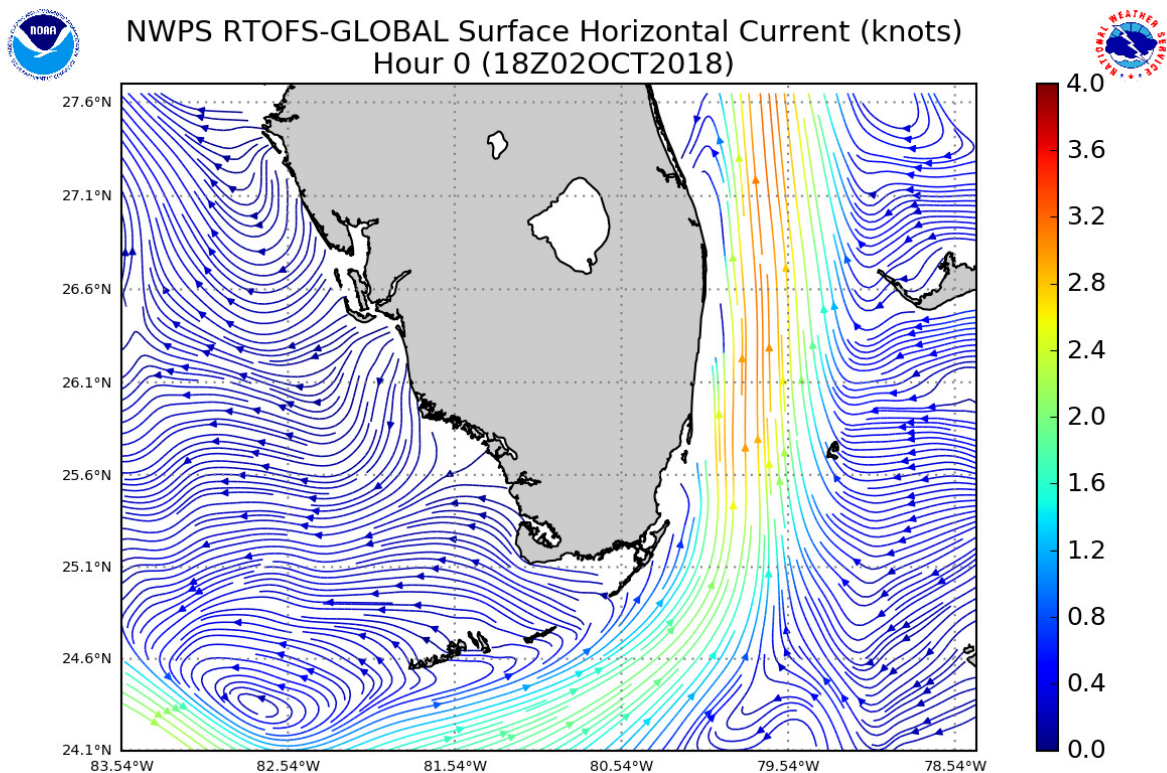
Les contacts avec les Coast Guard ou les Customs and Border Protection sont généralement agréables et courtois. Le personnel est souvent enclin à nous conseiller et nous aider. Bien sûr vous entendrez une histoire ou l'autre où cela s'est mal passé, mais c'est rarissime.

Les autorités font leur travail sans chercher à vous ennuyer. Ils ne sont pas tatillons, ils sont simplement « réglos » en appliquant... le règlement. Ils viendront souvent à votre aide en cas de difficulté administrative, technique et en cas d'avaries de mer (les Coast Guard protègent les frontières mais ils sont aussi les St. Bernard de la mer).

Navigation côtière en Floride (difficulté) :

Pour mémoire, le Gulf Stream longe cette côte au plus près. Courant sud > nord d'environ 4 nœuds et plus. Il est à considérer avec sérieux et ne se traverse pas n'importe comment. Les bretons et «manchars» connaissent les dangers d'un fort courant contre vent.

Là où il est le plus fort, notamment entre Miami et la première île des Bahamas (Bimini) située à 53 milles, il faut des conditions météo spécifiques pour traverser le Gulf Stream avec nos coquilles de noix. En fait, il n'y a pas que la vitesse du courant. Le Gulf Stream est un courant chaud qui repousse les eaux froides. On assiste donc à des phénomènes qui peuvent devenir très dangereux par vent de nord soutenu.



Chantiers Marinas :

Il y en a partout et il y a de la place partout. Mais la gamme de prix va de pas cher (20\$ /jour pour un 15 mètres) à 300 ou 400 \$. Donc on n'arrête pas l'étrave n'importe où, on se renseigne d'abord. Ceci dit on peut mouiller presque partout hors du chenal de l'Intracostal Waterway.

Cyclones :

Avant de décider d'y venir, ce problème nous a longtemps hanté. Finalement on découvre que le nord de la Floride n'a jamais connu d'œil destructeur. Le seul et vrai risque serait l'inondation liée à des pluies d'origine cyclonique ou de tempête tropicale. Mais nos bateaux sont faits pour flotter, alors...

En fait, les cyclones longent la côte et s'alignent sud-nord le long des grands caps (cap Canaveral, cap Hatteras).

Cas vécu en mai 2013, nous avons subi des pluies torrentielles, pendant 72 heures. Il est tombé environ 1.000mm (un mètre !) d'eau. Les fossés, les terrains étaient gorgés d'eau, il n'y a pas eu la moindre inondation, ni restriction de circulation.

Bien entendu, tout peut toujours arriver. Mais nous dormons vraiment sur nos deux oreilles.

Les bons plans chantiers (non exhaustifs) :

De très nombreux voiliers de voyage (notamment canadiens) se mettent au sec en saison cyclonique dans des chantiers situés au nord de Daytona et jusque Charleston en Caroline du Sud.

Nous avons utilisé plusieurs fois le chantier «**GREEN COVE SPRING MARINA**», situé dans la St John's River juste au sud de Jacksonville (limite nord de la Floride).

Le chantier est à 40 milles à l'intérieur des terres et présente les avantages suivants :

- Navigation en eau douce nettoyant la coque et dessalant les moteurs.
- Prix imbattable : moins de 200\$/mois, grutage A/R inclus par mois au sec en une zone sécurisée.
- Accès à des prix de matériel avec un fort discount via le chantier ou par l'Internet.
- Vous pouvez travailler sur votre bateau et y habiter quand vous désarmez ou réarmez (ce n'est pas toujours le cas aux USA).
- Location de voitures aisée et économique (selon le jour de la semaine de 15 à 40\$/jour)
- Nombreux professionnels, en général rapides et compétents.
- Ambiance familiale assez cool. Hôtel pas cher et confortable à 5 km.

Il existe un chantier bien réputé et fréquenté par les voiliers de voyage, légèrement plus cher, à Fort Pierce, 250 km au sud de Jacksonville.

Nous avons entendu parler d'autres chantiers plus au nord en Géorgie et Caroline. Vous les trouverez sur Internet et trouverez des infos par le bouche à oreille ensuite.

Climat:

Le climat est tempéré (octobre 12°C le matin et 24°C l'après midi, idem ou un peu plus chaud en mai). C'est un climat agréable pour travailler sur le bateau aux intersaisons, contrairement aux chaleurs torrides et humides de Trinidad ou du Venezuela.

L'été, la chaleur est plus intense (au-delà de 30°C). C'est vite pénible en cas de pluie. Il n'est pas nécessaire de mettre le bateau hors gel, ce qui sera le cas très vite plus au nord (Caroline S et N).

Nous nous sentons bien dans cette zone car la Floride est ici encore peu urbanisée, la nature y est omni présente, le rythme de vie est très relaxant.



Liaisons avec l'Europe :

Pour nos allers retours en Europe, les liaisons directes se font le plus souvent via Orlando ou Miami. Nous louons une voiture one-way pour les liaisons aéroport <> chantier.

Assurances :

Il faut vérifier si votre assurance bateau (et éventuellement vos assurances personnelles) vous couvrent bien pour la navigation sur cette zone. Vu les indemnisations parfois gigantesques auxquelles les états-unis sont habitués, il serait dangereux de naviguer aux USA sans couverture d'assurance.

Quelques liens utiles :

Infos sur Visa US B1/B2 : <https://www.esta-formulaire.fr/obtenir-un-visa-b1-b2-pour-se-rendre-aux-usa/>

Cruising Permit US :

<https://www.marlinmag.com/cruising-permit-for-foreign-boat/>

<https://currents.bluewatercruising.org/articles/pleasure-boat-entry-us-new-process-2016/>

<https://www.law.cornell.edu/cfr/text/19/4.94>

Liste des ports d'entrée US : <https://www.cbp.gov/travel/pleasure-boats-private-flyers/pleasure-boat-locations>



Création : septembre 2013

Dernière mise à jour : mai 2020

Crédit photos : Patrick – divers Internet libres de droit

patrick@amelcaramel.net

