

PARCOURS DU PATRIMOINE

# CASE-PILOTE, BELLEFONTAINE, LE MORNE-VERT, LE CARBET

Entre mer et pitons



MARTINIQUE



## CASE-PILOTE, BELLEFONTAINE LE MORNE-VERT, LE CARBET

### Entre mer et pitons

**L**a Martinique est souvent décrite comme une île au relief accidenté, aussi on ne s'étonne guère que Christophe Colomb en 1502, tout comme, plus tard, les premiers colons français, l'aborde par la côte caraïbe. L'accès par la mer y est, en effet, plus aisé que sur la côte atlantique et y favorise aujourd'hui encore les activités côtières. Pourtant, en dehors de la commune du Carbet, qui se distingue par la longueur de ses plages, le regard du visiteur depuis la mer ne peut manquer de remarquer ce littoral surplombé de falaises.

À Bellefontaine comme à Case-Pilote, les mornes\* escarpés sont séparés par d'étroites vallées, qui se terminent par de petites anses, couvertes de sable ou de galets.



*Le bourg de Case-Pilote, années 1930*

À l'intérieur des terres, traversées par de nombreuses rivières, Le Morne-Vert s'étend sur les contreforts des pitons du Carbet, qui culminent à quelque 1 100 m. Ses terres volcaniques, fertiles et verdoyantes, bénéficient de températures plus fraîches et d'une pluviométrie plus forte que les communes du littoral.

Ces conditions propices aux activités agricoles et maraîchères expliquent les implantations humaines dans les hauteurs des quatre localités, parfois fort éloignées des bourgs côtiers.

## UN ANCIEN FOYER DE PEUPEMENT

1 500 ans avant l'arrivée des Européens au Nouveau Monde, la Martinique est déjà connue des Amérindiens. Une fréquentation très ancienne de l'intérieur des terres a possiblement eu lieu ; Bout-Bois et Godinot, sur les hauteurs du Carbet, en seraient un témoignage. Des villages de pêcheurs, de potiers, et d'agriculteurs, plus récents, sont aussi retrouvés à proximité du littoral et aux abords de rivières, comme sur de nombreux autres sites de l'île. Ces emplacements favorisent les déplacements et l'accès à l'eau douce. Si les traces de ces premiers occupants sont désormais peu visibles, les fouilles archéologiques mettent néanmoins au jour d'anciens sites, comme à Fond-Laillet, Fond-Bourlet, Fond-Capot, Pothuau, Le Coin, Petite-Anse, ou encore au Carbet, avec un polissoir (76), utilisé pour façonner des outils.

L'héritage amérindien est aussi manifeste tant dans l'artisanat, en particulier la vannerie, que dans la toponymie. Ainsi, la commune de Case-Pilote doit son nom à un Amérindien qui, au temps des contacts avec les Européens, est surnommé Pilote. De même, le carbet, abri collectif des Amérindiens, donne alors son nom à ladite commune.

Surtout, les Amérindiens introduisent, outre le coton, des plantes vivrières, toujours cultivées et consommées localement : manioc, patate douce, igname, ananas, papaye, piment...

Le contact avec les Européens n'est pas toujours hostile, mais le développement des sociétés coloniales, lié à la recherche de terres exploitables, s'accompagne de la mise à l'écart des Amérindiens présents sur les côtes du Nord caraïbe. Quelques individus se fondent parmi les Français, tel Nicolas « sauvage de nation », mentionné dans le recensement de 1664 au Carbet ; néanmoins, la plupart des groupes indigènes sont repoussés de la côte caraïbe vers la côte atlantique, et massacrés, en 1658, ou expulsés de l'île.

*Papule\* sur tesson bichrome  
blanc sur rouge, Le Coin au Carbet*



*Bord de récipient  
Le Coin au Carbet*



*Adornos\*, Fond-Capot  
à Bellefontaine*



*Bouton,  
Le Coin au Carbet*

## L'INSTALLATION EUROPÉENNE (1635-1674)

Bien que des flibustiers fréquentent l'île et pratiquent le troc avec les Amérindiens, plus d'un siècle s'écoule entre la découverte de la Martinique par Colomb, en 1502, et sa colonisation, à proprement parler, par les Français.

En juin 1635, une première tentative de colonisation est menée par Charles Liénard de l'Olive et Jean du Plessis, qui s'installent au lieu-dit Fond Laillet, à Bellefontaine ; mais après seulement quelques jours passés sur une terre jugée inhospitalière, ils rembarquent en direction de la Guadeloupe. Quelques mois plus tard, le Normand Pierre Belain d'Esnameuc, familier de la colonisation de l'île de Saint-Christophe (aujourd'hui Saint-Kitts), met pied à terre au Carbet, accompagné d'une centaine d'hommes, marquant le début de la colonisation française dans l'île.

Tout comme les Amérindiens, ces premiers colons privilégient les terres fertiles, proches du littoral et situées à proximité d'une rivière, cultivant les vivres nécessaires à leur survie, puis les cultures vouées au commerce.

Partant du Carbet, l'extension de l'implantation humaine suit donc le rivage de la côte caraïbe, puis s'étend progressivement à l'intérieur des terres.



*Le Carbet, les vestiges d'une batterie*

## LES SYSTÈMES DÉFENSIFS

La Martinique est un enjeu important entre l'Angleterre et la France, entrées dans la course au Nouveau Monde. Des conflits émaillent le xvii<sup>e</sup> siècle, se poursuivent aux siècles suivants, et se soldent plusieurs fois par le passage de l'île sous la souveraineté anglaise.

On compte initialement deux milices d'infanterie au Carbet et une à Case-Pilote ; elles se composent d'habitants, qui s'exercent régulièrement au maniement des armes sur place, afin de pouvoir se mobiliser en cas d'attaque. Des vestiges des affrontements sont toujours visibles à l'anse Turin, où des boulets de canons anglais ont criblé la falaise en 1667.

En mai 1715, Case-Pilote possède trois canons, installés dans sa batterie\*, tandis qu'au Carbet, on en recense une dizaine, répartis entre les différentes fortifications de la paroisse. Mais la présence de ces éléments défensifs ne suffit pas toujours à repousser les attaques anglaises, comme en témoigne l'incendie du bourg de Case-Pilote en 1762.

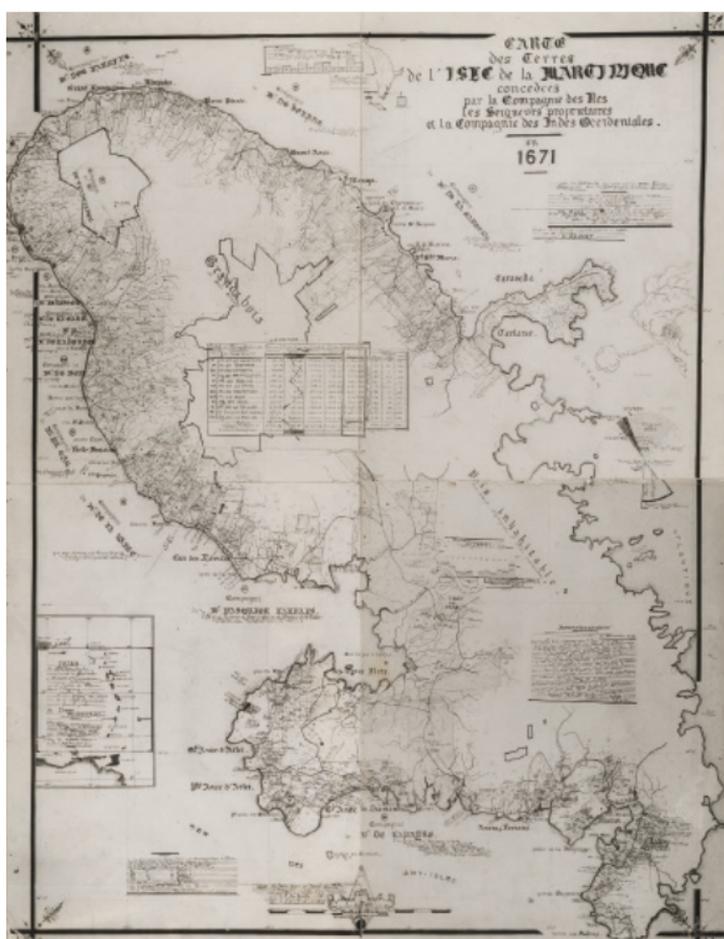
Quelques traces des systèmes défensifs subsistent sur les hauteurs, en bordure de la côte. Une ancienne batterie de plan circulaire, dans le quartier du même nom, à Case-Pilote, abrite ainsi des canons, avant de devenir un temple adventiste en 1953. Subsistent aussi des traces d'une autre fortification surplombant le bourg du Carbet ; une croix monumentale repose désormais sur les vestiges des fondations.



*Le Carbet, anse Turin, les impacts des boulets de canons de 1667*

## LA FONDATION DES PREMIÈRES PAROISSES

Dès 1640, la Martinique se compose de quatre quartiers distincts : Case-Pilote, Le Carbet, Fort- Saint-Pierre et Le Prêcheur. La délimitation de ces espaces évolue au fil des siècles, mais elle s'appuie toujours essentiellement sur le tracé des rivières et la délimitation des habitations existantes. Ainsi, au XVIII<sup>e</sup> siècle, Case-Pilote s'étend de la rivière Case-Neuve, au sud (actuellement commune de Schœlcher), jusqu'à celle de Fond-Capot, au nord ; elle inclut les territoires qui deviennent en 1950 ceux de la commune de Bellefontaine. De même, les terres du Morne-Vert – érigé en commune en 1949 – sont auparavant rattachées au Carbet, qui s'étend alors de la rivière Fond-Capot, au sud, jusqu'à celle d'Anse-Latouche, au nord, marquant la limite avec la ville de Saint-Pierre. À l'intérieur des terres, ce sont les contreforts des pitons du Carbet qui bornent ce territoire.



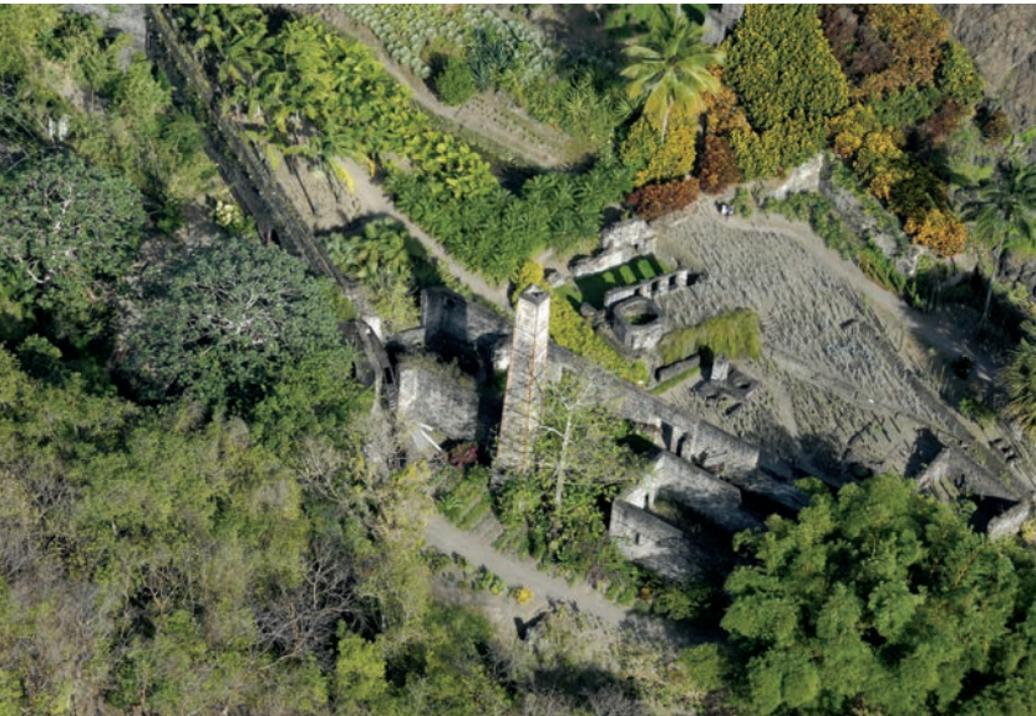
*Antoine Sobesky, carte des terres de l'île de la Martinique concédées par la Compagnie des îles d'Amérique, les seigneurs propriétaires, la Compagnie des Indes occidentales d'après le Terrier de 1671, 1941*

Même si elle connaît des évolutions au fil du temps, l'habitation est un modèle spécifique de structuration de l'espace dans les sociétés coloniales antillaises jusqu'au milieu du xx<sup>e</sup> siècle. Système quasi autonome, elle concentre des terres, des systèmes productifs, des habitats domestiques et des bâtiments annexes nécessaires à la vie quotidienne, et parfois un lieu de culte.

Durant toute la première période de la colonisation, des petites concessions de terre sont accordées aux colons en vue de leur défrichement et de leur mise en valeur agricole. Ces bandes rectangulaires, plus longues que larges, s'étalent d'abord le long de la ligne côtière entre Case-Pilote et Le Prêcheur, puis, au fur et à mesure, l'intérieur des terres et les hauteurs des mornes sont aussi occupés.

Espace premier de la colonisation française, le Nord caraïbe a la spécificité de regrouper plusieurs habitations de bourg, comme L'Enclos (11) à Case-Pilote et Dariste (55) au Carbet, ou proche du bourg, comme à l'anse Latouche (85), dont l'existence est attestée depuis le xvii<sup>e</sup> siècle et qui sont encore visibles aujourd'hui.

*Le Carbet, l'habitation Anse-Latouche*

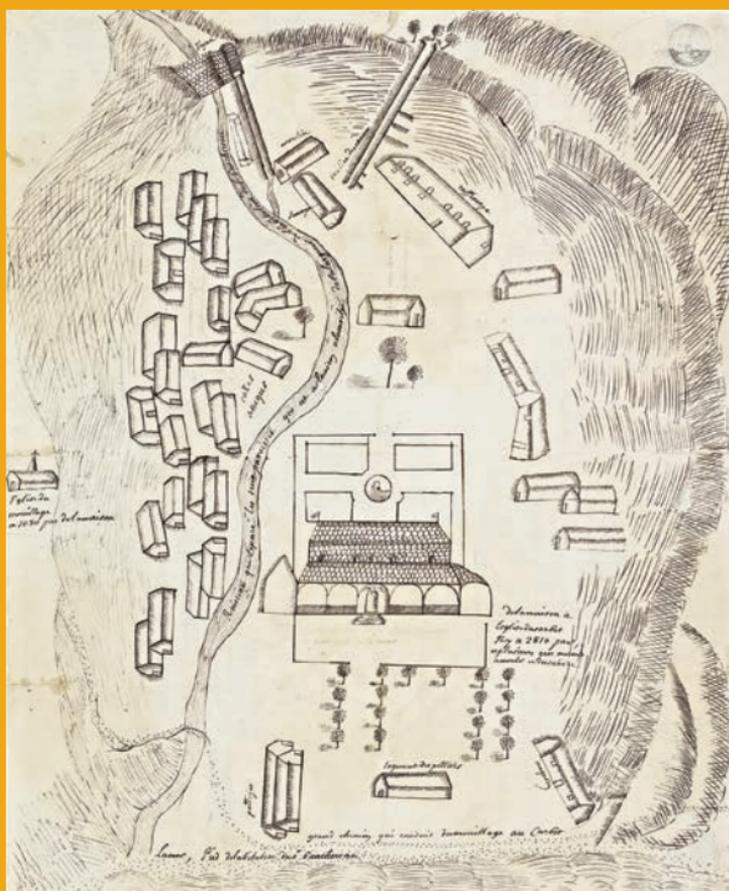


## LE PLAN DE L'HABITATION DU SIEUR BANCHEREAU

Dessiné en 1726, le plan de cette habitation comprend la plus ancienne représentation connue d'une maison de maître avec galerie à la Martinique. Celle-ci protège trois côtés de l'édifice. Seule la façade arrière, exposée aux vents dominants et à la pluie battante, n'est pas protégée. Le toit y est un temps en tuiles à écailles, élément de couverture qui se fabrique à la Martinique et que l'on retrouve tant sur les grandes maisons que sur les vieilles cases.

La maison occupe sur ce dessin une position centrale, comme c'est aussi le cas à L'Enclos (11) ; elle est précédée d'une allée boisée et possède à l'arrière un jardin ornamental avec un bassin.

De l'autre côté de la rivière, le dessin indique les cases des esclaves. Au fond, le dessinateur représente la digue qui alimente le moulin à eau, ainsi qu'une coulisse, glissière en bois qui sert à acheminer la canne des hauts du morne où elle est cultivée à côté du lieu de broyage.



Plan de l'habitation du Sieur Banchereau au Carbet, 1726

De par sa durabilité, la « grand-case », ou maison de maître, est un symbole de l'architecture coloniale. La plupart de ces bâtisses sont construites au xvii<sup>e</sup> siècle – habitations L'Enclos (11) et Duvallon (36) – ou au xviii<sup>e</sup> siècle – habitations Valdor (22), Vaudrin (49), Dariste (55) et Lajus (84). Néanmoins, toutes connaissent des remaniements au fil du temps. Alors que le bois, employé initialement à Duvallon, est jusqu'alors préféré pour son moindre coût, l'enrichissement des colons à la fin du xviii<sup>e</sup> siècle permet l'usage de la maçonnerie, au moins pour les fondations. L'étage en bois est souvent un ajout ultérieur à la construction initiale du bâtiment ; il est réalisé au xix<sup>e</sup> siècle dans les habitations L'Enclos ou Lajus. Certaines maisons sont complètement remaniées : à Duvallon comme à Valdor, le bois est abandonné au profit du béton, tandis que la maison de l'habitation Dariste est entièrement refaite avec l'aide d'un architecte au xx<sup>e</sup> siècle. Néanmoins, la permanence des éléments architecturaux adaptés aux conditions climatiques est prégnante. En usage dès le xviii<sup>e</sup> siècle, les persiennes\* et la galerie sont prépondérantes dans les maisons de maître ; elles favorisent la ventilation des pièces, apportent de l'ombre et réduisent le rayonnement direct du soleil. La galerie, qui agrandit l'espace à vivre, est ouverte à Anse-Latouche, à L'Enclos ou à Duvallon, mais fermée sur l'habitation Vaudrin, et prend la forme de deux galeries superposées à Lajus.

---

*Case-Pilote, l'habitation L'Enclos*





*Paroisse du Morne-Vert vers 1920-1935*

## LE LENT ESSOR DES BOURGS

La structuration de l'espace autour du système de l'habitation explique que les bourgs mettent du temps à se développer. Pendant longtemps, ils ne comptent guère qu'une église, plus exactement une simple chapelle de bois, un poids du roi\*, un corps de garde et quelques entrepôts organisés autour d'une place d'armes.

Les bourgs s'étoffent progressivement : des artisans ouvrent des boutiques, des travailleurs louent leurs services à la journée, çà et là des cabarets ou des auberges s'établissent, quelques maisons sont bâties. Mais c'est surtout à partir du XIX<sup>e</sup> siècle que les bourgs prennent leur essor.

## APRÈS 1848, LES NOUVEAUX LIBRES DANS LES BOURGS

L'abolition de l'esclavage, en 1848, est à l'origine de plusieurs modifications dans l'implantation humaine, tant dans l'organisation des bourgs que dans celle des campagnes. Tout d'abord, elle entraîne un mouvement des habitations vers les bourgs de l'ancienne main-d'œuvre servile, qui aspire à une autre vie que celle centrée autour de la canne. Ainsi, au quartier Grande-Anse du Carbet, les habitations se trouvent à une demi-lieu du bord de mer ; mais quand, en 1848, certains esclaves quittent les domaines de leurs anciens maîtres, ils s'installent sur l'espace disponible au bord de la mer. Le bourg du Carbet, qui est essentiellement axé autour de l'actuelle place Grévy, s'étire alors le long

de la côte et abrite une population de pêcheurs ; à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, pas moins de 150 personnes alimentent la ville de Saint-Pierre en poisson.

Les nouveaux affranchis s'installent dans des cases qui prennent la forme caractéristique du « lakou », c'est-à-dire de cases organisées autour d'une ruelle, reproduisant l'organisation de la rue Cases-Nègres\* des habitations. Cette organisation est visible le long de la plage dans le quartier Le Coin, et particulièrement dans les maisons situées entre la route littorale et la rue Schœlcher, au cœur du bourg du Carbet.



*Le Carbet, le "lakou"*

## LA CONSTITUTION D'UNE PAYSANNERIE DES MORNES

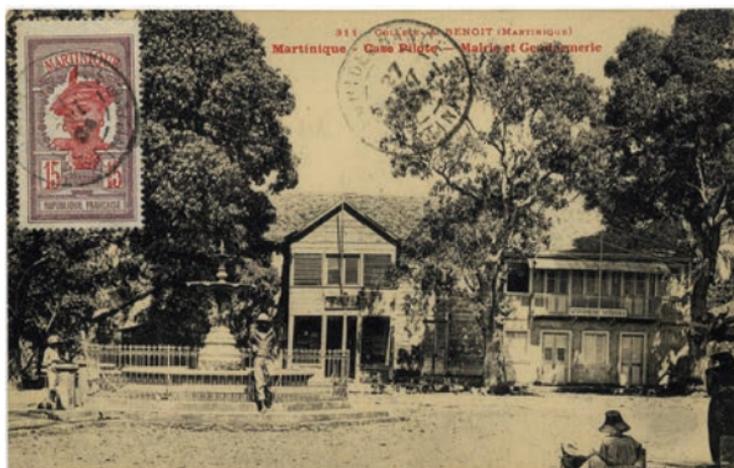
Après 1848, tous les anciens esclaves ne convergent pas vers les bourgs. Certains des nouveaux libres restent sur les habitations, continuent à bénéficier de la case et du jardin, et aspirent aussi à devenir propriétaires d'un petit terrain. Une partie des terres autrefois occupées par les habitations est morcelée et cédée, permettant la constitution d'une petite paysannerie dans les mornes dans les années 1860-1880. Des parcelles d'anciennes habitations sont ainsi légalement vendues, comme au quartier du morne Caplet, dans la commune du Morne-Vert. Joseph Union, nouveau libre, poursuit son labeur d'agriculteur sur l'habitation de Beauvallon après l'abolition ; néanmoins, il acquiert progressivement des terres à Caplet. Trente ans plus tard, l'homme possède environ 30 ha de propriété, sur lesquels il produit des vivres et du cacao, et pratique l'élevage.



*Le Morne-Vert, une case au morne Caplet*

## LA PLACE DE LA III<sup>E</sup> RÉPUBLIQUE

Durant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, les édifices, symboles architecturaux de la République, s'imposent aux côtés de l'enclos paroissial, autour d'une place principale qui réunit la mairie, l'école, le marché couvert et la fontaine. Cette organisation est toujours visible dans les bourgs de Case-Pilote et du Carbet, qui présentent des similitudes de structure. En revanche, à Bellefontaine et au Morne-Vert, constitués en commune au XX<sup>e</sup> siècle, l'organisation autour d'une place disparaît et la fontaine est absente. Les autres éléments construits, telles la mairie et l'école, durant la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, sont présents, mais sur des emplacements plus éclatés.



## 1902, L'ÉRUPTION DE LA MONTAGNE PELÉE

La nuée ardente de 1902 épargne partiellement le bourg du Carbet, qui est touché dans sa partie nord jusqu'au quartier du Four : la fabrique d'allumettes Yang Ting brûle, tandis que l'habitation Anse-Latouche (85) est en partie détruite. La catastrophe entraîne des mouvements de population vers le sud de l'île ; une partie des habitants du Morne-Vert quitte la paroisse vers Fort-de-France et Case-Pilote. À Fond-Boucher, des terres d'anciennes habitations sont ainsi morcelées pour y installer des sinistrés.

## L'EXTENSION RÉSIDENIELLE DE LA SECONDE MOITIÉ DU XX<sup>E</sup> SIÈCLE

Les besoins croissants de logements pour la population et le développement des routes contribuent à l'extension des zones résidentielles et à la création de lotissements sociaux à partir des années 1950. Bellefontaine et Case-Pilote étant toutes deux nichées entre des collines, les bourgs s'étirent progressivement sur les mornes alentour, malgré les très fortes déclivités du relief. Partant du bourg de Case-Pilote, les zones résidentielles se développent à l'intérieur des terres, au quartier Maniba, et s'étendent sur les mornes de La Batterie, des Hauts-de-Maniba ou de Choiseul. À Bellefontaine, des foyers de peuplement se développent au quartier L'Autre-Bord, dans les hauteurs des quartiers Verrier et à Fond-Boucher ; de nouveaux espaces résidentiels émergent, comme celui de Cheval-Blanc, qui accueille un lycée depuis les années 2000. Au Carbet, des cités sont construites sur le morne au nord-est du bourg.

*Case-Pilote, le bourg et les extensions résidentielles*



## DE L'HABITATION À L'USINE CENTRALE

Au XIX<sup>e</sup> siècle, face au sucre de betterave produit en Europe et à l'abolition de l'esclavage, le système de l'habitation-sucrierie se voit contraint de muter. Les forces motrices de l'eau, du vent ou des bêtes, traditionnellement utilisées pour faire tourner le moulin, cèdent la place à l'énergie vapeur.

La modernisation du processus de production nécessite un apport massif de canne pour être rentable, aussi la mécanisation s'accompagne-t-elle d'une refonte du système de l'habitation ; celle-ci se concentre sur la production de canne tandis qu'elle abandonne à une usine centrale le soin de la transformation en sucre ou en rhum.

L'usine Guérin, à Saint-Pierre, est la seule usine de ce type dans le secteur nord-caraïbe. De 1873 à 1902, plusieurs habitations lui fournissent de la canne, acheminée par la mer, parmi lesquelles Anse-Latouche (85), Lajus (84), Fond-Laillet (35), Fond-Bourlet (18), Fond-Boucher, Fond-Capot, Morne-Choiseul, Moulin-à-Eau...

L'adoption progressive de l'industrie vapeur dans l'univers sucrier s'accompagne de l'apparition de nouveaux éléments architecturaux, dont les longues cheminées de distillerie marquent le paysage.

Les habitations qui renoncent à faire du sucre ou à livrer toutes leurs cannes à l'usine centrale possèdent ainsi une distillerie, aussi appelée rhumerie. Dans les années 1940, Le Carbet compte une dizaine de ces distilleries agricoles, qui produisent, exploitent et transforment elles-mêmes leurs cannes. Une roue hydraulique, parfois beaucoup plus ancienne,



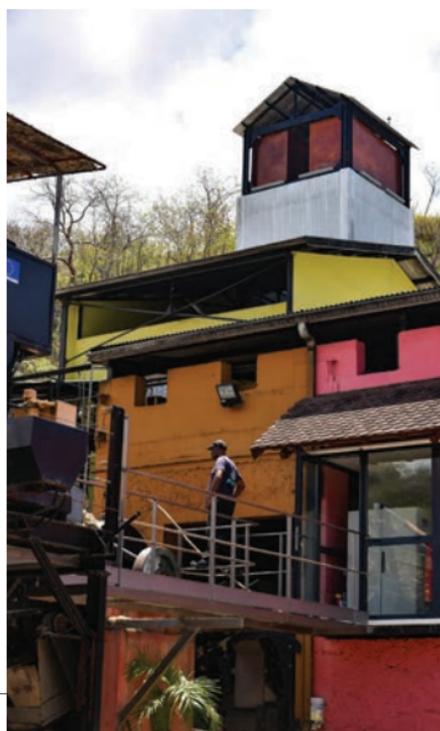
*Le Carbet, la cheminée de l'habitation Dariste*



*Le Carbet, l'habitation Lajus*

est associée – comme à Anse-Latouche au Carbet – à une machine vapeur.

De nombreuses distilleries cessent d'utiliser la machine à vapeur pour la production sur place – autrement dit, elles cessent d'être fumantes – dans les années 1940 à 1960. Seule la distillerie familiale Neisson (83), créée en 1931, produit encore aujourd'hui du rhum agricole.



*Le Carbet, la distillerie Neisson*

## LES AUTRES PRODUCTIONS AGRICOLES

En 1671, les cultures commerciales privilégiées sont la canne et le tabac. Trente-sept habitations-sucreries sont recensées : la plupart possèdent un moulin à bêtes, et quatre d'entre elles fonctionnent grâce à un moulin à eau. Seul un habitant produit de l'indigo, et sept autres du gingembre. Quelques familles, comme celle de La Vallée à Case-Pilote, plantent aussi des canéficiers\*, utilisés comme bois de construction.

La culture de la canne à sucre, exigeante tant en main-d'œuvre et en éléments productifs qu'en espace, supprime celle du tabac durant la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle ; aussi, son essor entraîne la concentration d'une partie des terres par la réunion de parcelles existantes, notamment dans les zones planes.

Sur le littoral, l'habitation Valdor (22) à Bellefontaine, les habitations Dariste (55) ou Anse-Latouche (85) au Carbet, et celle de L'Enclos (11) à Case-Pilote se caractérisent toutes par un accès à la mer distant de quelques centaines de mètres au maximum du rivage et par la présence d'une rivière en bordure ou au cœur de l'habitation. Le plus souvent, elles sont blotties au pied des mornes, dont les pentes contraignantes invitent à d'autres cultures. Ainsi, des petites parcelles cacaoyères et caféières coexistent et s'épanouissent particulièrement sur les reliefs plus abrupts et éloignés du rivage, à l'image de l'habitation Le Vaudrin (49) au Morne-Vert, autrefois productrice de cacao.

Le déclin de la canne, dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, s'accompagne de la diversification des cultures ou de la pratique de l'élevage par les habitations autrefois sucrières, à l'exemple des habitations Morne-Covin et Fond-Laillet à Bellefontaine. Au Morne-Vert, la morphologie du territoire limite la mécanisation. Les deux tiers des superficies cultivées occupent une surface de moins de 3 ha. Au XX<sup>e</sup> siècle, sur les hauteurs des quatre paroisses, les cultures vivrières et maraîchères sont préférées aux cultures d'exportation. La forêt sèche sur les hauteurs, comme à Case-Pilote, permet aussi la production de sacs de charbon.



*Le Carbet, bassin à indigo à l'habitation Anse-Latouche*

L'une des justifications majeures de la colonisation est la mission d'évangélisation, c'est pourquoi la colonisation s'accompagne, dès ses débuts, de la présence de quelques séculiers et de l'installation de plusieurs ordres. Pendant les premières années, il n'existe pas de paroisse à proprement parler ; les missionnaires sont itinérants, passant dans les différents quartiers pour répondre aux besoins de la population. Le Carbet et Case-Pilote sont essentiellement administrées par des jésuites, jusqu'à la dissolution de leur ordre en 1762 ; mais elles sont aussi occasionnellement desservies par quelques séculiers, et des capucins sont de passage à Case-Pilote avant que la paroisse ne passe aux mains des dominicains en 1773.

## L'ABBÉ GOUX

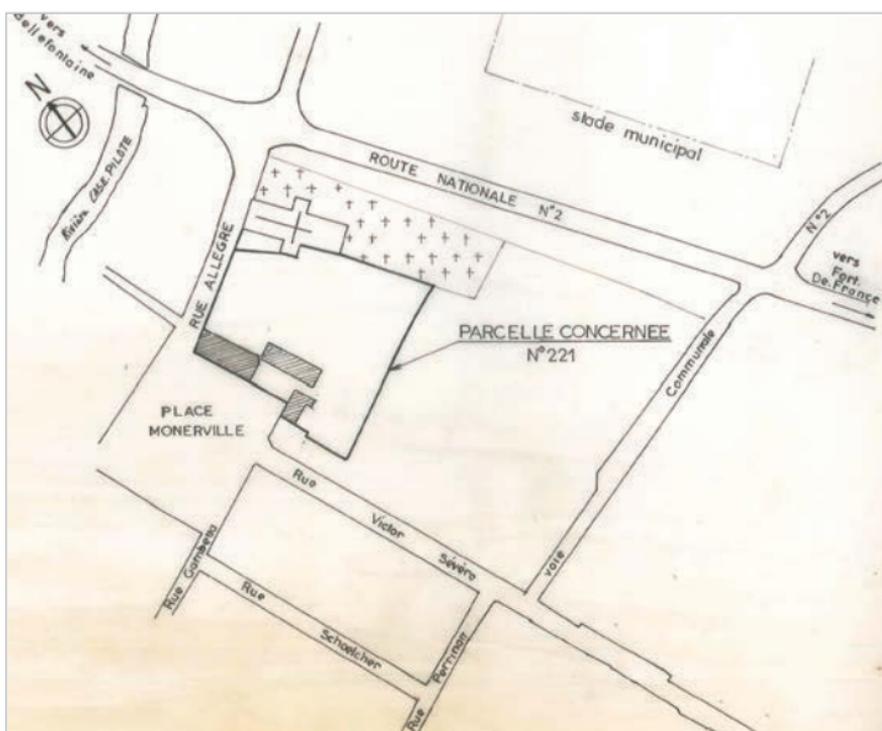
L'abbé Goux (1789-1861) arrive à la Martinique en 1826 ; il devient curé du Carbet en 1835 et dessert ponctuellement Case-Pilote en 1845 et 1857. L'homme est particulièrement actif : en 1839, il érige un chemin de croix ; en 1840, il restaure l'église, endommagée par un séisme ; en 1842, il rédige un catéchisme en créole ; en 1844, il propose la construction d'une chapelle au Morne-Vert pour établir des lieux de culte dans les quartiers éloignés ; en 1848, il bénit l'arbre de la liberté planté dans le jardin du presbytère lors de l'affranchissement général ; la même année, il dresse une croix sur le tombeau des prêtres et installe une passerelle sur la rivière du Carbet traversant le bourg. En 1851, il met à disposition une maison pour ouvrir l'école des filles. Il effectue des démarches en 1854 pour faire agrandir le tunnel du Trou reliant Le Carbet à Saint-Pierre. Il fait don, après sa mort, de sa boulangerie à la fabrique du Carbet afin que les revenus servent à poursuivre ses œuvres. Ainsi, les témoignages de son engagement pour sa paroisse se lisent toujours dans le paysage.

## L'ENCLOS PAROISSIAL

L'ensemble architectural religieux nommé « enclos paroissial » se compose d'une église, entourée d'un terrain voué pour partie au cimetière, et d'un presbytère, agrémenté de son jardin planté d'arbres de hautes tiges, le tout étant borné par un mur d'enceinte. Les églises de Case-Pilote (1) et du Carbet (50) reprennent la richesse des formes et des décors de l'architecture baroque, appréciée des jésuites, qui mettent le langage architectural au service de la propagation de la foi par un message plastique agréable et éloquent. On y observe le jeu des volumes et des masses bâtis découpés, des imposants frontons surplombant la façade principale, et la présence de niches pour loger des statues, tandis que l'intérieur reçoit une voûte lambrissée, avec un chœur accueillant un autel majeur en marbre toujours richement décoré. Ce dispositif se retrouve aussi dans les églises des Trois-Îlets, de Grand-Rivière ou à Sainte-Anne, par exemple.

*Le Carbet, l'église*





*Case-Pilote, l'enclos paroissial*

Ces dispositifs d'enclos paroissial préservé dans ces deux bourgs sont les plus anciens témoignages de la Martinique. À Case-Pilote, la constitution de l'ensemble paroissial est permise par le don d'une parcelle de terrain de l'habitation de M. La Vallée, expliquant que l'habitation L'Enclos (11) soit contiguë à l'enclos religieux. C'est d'ailleurs ce même principe, de mise à disposition d'une terre par un particulier, généralement en échange d'un banc dans l'église, qui permet l'implantation d'une chapelle, puis d'une église au Morne-Vert (38) deux siècles plus tard. Néanmoins, pour cette dernière comme pour Bellefontaine, le cimetière n'est pas adjacent au lieu de culte. Dans tous les cas, les églises au plan orienté sont d'abord de simples chapelles de bois. Puis elles sont reconstruites en dur, en raison des conditions climatiques ou des aléas naturels – le séisme de 1839 notamment – et de la nécessité d'agrandir les églises – au rythme de l'accroissement des populations, des nouvelles richesses drainées sur et en dehors du territoire martiniquais, mais aussi des apports liés aux différentes donations des particuliers.

## LES CLOCHES

On n'a pas toujours l'occasion de les voir, néanmoins on les entend rythmer la journée. Les cloches de bronze sont toutes fondues et parfois refondues en France aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. Au Carbet, l'une d'elles est réalisée à Paris par Osmond fils en 1832, une autre à Bordeaux par Deynes E. fils en 1865, et une dernière, destinée originellement à Saint-Pierre, est fabriquée à Mulhouse dans les ateliers Meyer et C<sup>ie</sup> en 1871. Au Morne-Vert, une des cloches est l'œuvre du fondeur Amédée Bollée, réalisée en 1886 au Mans. À Orléans, le fondeur Gelbollée réalise une cloche pour l'église de Case-Pilote en 1922, tandis que Louis Bollée en réalise une pour Le Carbet en 1926. Entre 1957 et 1959, les paroisses font principalement appel au fondeur Harvad Cornille, en Basse-Normandie, qui réalise toutes les cloches de Bellefontaine ainsi qu'une autre pour Le Morne-Vert ; il refond par ailleurs une cloche de Case-Pilote, initialement fabriquée à Lyon en 1879. Certaines cloches présentent divers décors végétaux, des croix, ou d'autres éléments décoratifs comme des cœurs et des personnages, et comportent souvent des

dédicaces avec les noms des parrains et des marraines, tels André de Jaham et Mme André Dorn pour la cloche Caroline, fondue en 1879, qui donne un *si* bémol, dans le beffroi\* de l'église Notre-Dame-de-l'Assomption-et-Saint-Joseph de Case-Pilote.



Bellefontaine, le clocher

Au sommet des mornes, à la croisée des routes, le long des chemins communaux... bien qu'on n'y prête guère attention, les marqueurs de la piété populaire sont partout dans le paysage. Ainsi, les croix marquant l'avancée du christianisme mais aussi des oratoires\* et des calvaires\* sont souvent l'objet d'un soin particulier. On les retrouve aussi bien dans les espaces publics que dans les espaces privés. Les calvaires donnent lieu à des processions importantes, particulièrement le Vendredi saint.

*Le Carbet, l'oratoire sur la plage*

*Le Morne-Vert, l'oratoire de Joli-Mont*

*Le Morne-Vert, la croix de chemin*

*Case-Pilote, le calvaire du morne Choiseul*

