



MANIOC.org

Métiathèque Michèle Caspeau
Communauté d'agglomération de La Rochelle

MANIOC.org

Médiathèque Michel-Crépeau

Communauté d'agglomération de La Rochelle

MANIOC.org

Médiathèque Michel-Crépeau

Communauté d'agglomération de La Rochelle

7593.

12641 c

7593

NOTES

SUR QUELQUES PORTS

DE L'ÎLE DE HAÏTI

PAR L. DU BOURDIEU

CAPITAINE DE VAISSEAU

La Rochelle



EXTRAIT

DES ANNALES MARITIMES ET COLONIALES

NOVEMBRE 1844



PARIS

IMPRIMERIE ROYALE

M DCCC XLIV

NOTES

SUR QUELQUES PORTS

DE L'ILE DE HAÏTI¹.

LE CAP HAÏTIEN. (Ancien cap Français.)

La rade du cap Haïtien est formée par la pointe de Picolet, qui s'avance dans le N. de la ville du Cap, à un bon mille de distance, et par une chaîne de récifs s'étendant à 5 lieues dans l'E. de Picolet, jusqu'à la baie du fort Dauphin.

L'entrée de cette rade est située entre le fort de Picolet et le récif de la Coque-Vieille, qui en est éloigné de 3 encablures et demie. Cette tête de banc brise toujours. La côte de Picolet est extrêmement saine ; on peut approcher du fort de ce nom à une longueur de navire avec les plus gros vaisseaux ; on trouve à cette distance 8 à 9 brasses d'eau.

A 4 encablures dans le S. S. E. de Picolet, commence un récif de 3 encablures d'étendue, sur lequel la mer brise quand le vent est frais. Ce haut-fond, nommé le Grand-Mouton, laisse deux passages pour arriver au mouillage ; l'un à l'E., appelé la Grande-Passe, présente une largeur de 3 encablures entre le Grand-Mouton et les récifs de l'E. ; l'autre, qu'on nomme la Petite-Passe, est un étroit chenal n'ayant guère plus d'une encablure de large, qui s'étend entre le récif et la portion de la côte comprise entre la batterie Saint-Joseph et la Pointe-aux-Dames. L'un et l'autre de ces passages offre un fond qui varie de 9 à 11 brasses ; mais la Petite-Passe est peu pratiquée par les grands navires ; on ne

¹ Ce travail de M. du Bourdieu, examiné au dépôt général des cartes et plans de la marine et inséré dans les *Annales maritimes* par ordre du ministre, présente des différences assez remarquables avec le *Routier des Antilles*, réimprimé en 1842, et renferme des détails qu'on ne trouve pas dans le *Routier*, sur le mouillage du Cap ainsi que sur la baie de Saint-Marc. (*Note du Rédacteur des Annales maritimes.*)



doit s'y engager qu'avec une brise faite et un vent portant sous vergues.

Autrefois la Grande-Passe était parfaitement déterminée par trois balises surmontées de pavillons et placées, l'une sur l'accore O. de la Coque-Vieille, l'autre sur la lisière E. du Grand-Mouton, et la troisième sur le haut-fond de la Trompeuse, à l'extrémité O. du récif de Bel-Air, qui couvre le mouillage à l'E. Il n'existe plus aujourd'hui qu'une seule tige de fer sur le Grand-Mouton, qui ne dépasse que d'un mètre le niveau de la mer, et sur laquelle on ne place aucun signe qui permette de la découvrir à plus d'une encablure.

On est dans la nécessité de prendre un pilote pour aller mouiller au Cap ; il serait imprudent de s'engager dans les passes sans le secours du pratique. Il ne vient guère au delà du fort Picolet, dont il faut s'approcher à petite distance. Au reste on peut le faire sans danger, car on trouve 10 à 12 brasses à deux encablures au N. de ce cap. Il faut cependant éviter, si l'on met en panne dans cette direction, de se laisser dériver à l'E. ; on y rencontrerait, à moins d'un demi-mille, un plateau sur lequel il n'y a que 5 brasses d'eau, et, comme la mer est toujours un peu houleuse sur la côte, il y aurait à craindre de talonner avec un grand bâtiment.

On ne doit pas non plus s'éloigner de Picolet vers l'O. ; il convient de conserver le fort entre les deux relèvements du S. S. O. et du S. S. E.

Quand le pilote est à bord, il fait diriger la route sur le fort, dont on passe à une demi-encablure ; on met ensuite le cap au S. E. pour parer le banc du Grand-Mouton : en suivant cette direction, on a soin de conserver la roche à Picolet un peu ouverte par le fort. Quand le récif est doublé, on laisse arriver vers le S. O. dans le gisement de deux cocotiers situés un peu à l'E. de la rivière du Cap. Cette route conduit au mouillage. Les grands bâtiments se placent ordinairement par le travers de l'Arsenal, au S. de Picolet.

On mouille par 10 brasses fond de vase, et on affourche N. et S. Les navires du commerce s'avancent un peu plus en dedans, par 5 ou 6 brasses de fond.

Le tremblement de terre du 8 mai 1842, qui a renversé de fond en comble la malheureuse ville du Cap, a détruit tous les conduits d'eau des fontaines ; et l'unique aiguade aujourd'hui existante est une petite source située sur la plage à quelques pas du bord de la mer et à 100 mètres au S. de l'embarcadère de la douane. Ce n'était, au mois de juillet 1843, qu'une simple mare dans laquelle chacun se baignait ou lavait du linge. Nous en avons fait nettoyer le fond, qui a été pavé de dalles par nos marins, et l'honorable maire du Cap, M. Dugué, l'a fait entourer d'un mur pour la réserver à l'usage des navires. Les fortes chaloupes ne peuvent pas s'approcher suffisamment de la plage pendant que la mer est basse ; elles doivent être expédiées à la haute mer ; l'eau se fait avec les pompes aspirantes et foulantes, et à l'aide de longues manches de cuir.

La rade du Cap offre un abri sûr à toute espèce de vent, quoique les fortes brises du N. E. et du N. y soulèvent parfois une mer clapoteuse et fatigante pour les embarcations. Le fond est d'une excellente tenue.

La direction générale du vent est du N. E. pendant le jour, et du S. E., mais presque calme, pendant la nuit et une partie de la matinée. La brise, qui souffle ordinairement au large de la partie de l'E., adonne dans la journée quand on approche du Cap, et permet d'y entrer avec du large. Pour en sortir, il faut profiter de la petite brise de S. E., qui fraîchit à la pointe du jour, et à l'aide de laquelle on peut mettre le cap au N. E., pour remonter le récif du Mouton.

Quand on fait route du cap Haïtien vers la pointe du môle Saint-Nicolas, il semblerait préférable, à l'inspection de la carte, de passer par le canal de la Tortue, qui abrège un peu la distance ; et, en effet, ce passage peut être suivi

quand on a un vent fait et un temps sûr ; mais nous engageons les marins à passer de préférence dans le N. de la Tortue, dont les côtes dans cette partie sont accores jusqu'à toucher terre.

La brise est généralement plus fraîche au large, et le courant porte à l'O. N. O. avec une vitesse de trois quarts de mille par heure ; tandis que, dans le canal, le courant remonte assez souvent contre le vent, et la brise peut être arrêtée par les orages qui se forment sur les hautes montagnes de la grande terre.

Le calme qui survient dans ces circonstances dure parfois pendant des journées entières, et n'est interrompu que par des grains violents. On peut se trouver alors dans des positions très-difficiles. La corvette *la Naïade*, se rendant du Cap au Port-au-Prince, en septembre 1843, s'est vue retenue longtemps dans ce canal par des calmes accompagnés de pluies tellement abondantes qu'elles dérobaient la vue des deux côtes, et rendaient la situation du bâtiment fort embarrassante au milieu des violentes bourrasques qui succédaient au calme.

Je crois qu'on ne doit pas hésiter à choisir le passage du large, quand on se rend à l'O., et je suis encore du même avis lorsqu'il s'agit de remonter au Cap, malgré les avantages que pourraient présenter, dans le canal, une mer moins agitée et un courant plus faible et parfois favorable.

L'étendue de ce canal est de 6 lieues, et, à moins d'y pouvoir donner au commencement de la journée, il est fort douteux qu'on puisse gagner 18 milles dans le vent avant que la nuit survienne.

Les orages presque journaliers de la côte de Saint-Domingue éclatent généralement à la fin du jour, et on peut se trouver compromis sur la côte au moment où les grains vous chargent. C'est dans une circonstance analogue que la corvette du Roi *la Sylphide* s'est perdue dans ce canal, près la pointe d'Icaque.

Au large de la Tortue, jusqu'au môle Saint-Nicolas, les courants portent au N. O.; entre l'extrémité O. de cette île et la pointe du môle, très-près de terre, leur direction varie à l'E.

Le golfe de la Gonave s'étend entre le môle Saint-Nicolas au N. et le cap Tiburon au S. O., jusqu'au fond de la baie du Port-au-Prince. Il a 25 lieues d'ouverture et 33 de profondeur. La grande île de la Gonave, située au milieu de ce golfe, le divise en deux canaux, celui du N. ou de Saint-Marc, et celui du S. ou de la Gonave. L'un et l'autre de ces passages conduisent au Port-au-Prince, mais celui du N. est généralement adopté par les navigateurs, comme étant plus court, moins sujet aux orages, et aussi parce qu'il est plus sain. Le récif du Rochelois, placé au centre du canal du S., en rend la navigation plus difficile la nuit, et surtout pendant les orages si fréquents et si terribles dans ces parages.

Les ports principaux que renferme ce golfe sont ceux du môle Saint-Nicolas, des Gonaïves, de Saint-Marc et du Port-au-Prince.

LE MÔLE SAINT-NICOLAS.

La rade du môle est située au pied d'une côte très-élevée; le vent d'E. y souffle constamment, et parfois avec une grande violence; et les fortes rafales qui descendent des montagnes rendent les abords de ce port assez difficiles.

Il faut entrer en louvoyant; les bordées sont courtes. Le mouillage se trouve au fond de la baie, par 20 brasses de fond et à 2 encablures du village et des anciennes casernes. Le fond y est d'une bonne tenue; mais il augmente rapidement en s'éloignant du sommet de la baie, et sur les deux côtés la terre est tout à fait accore.

A partir du mouillage, la baie s'étend au N. pour former

avec la presqu'île du môle une darse naturelle d'un mille et demi de profondeur, sur 2 encablures de largeur, et dans laquelle on trouve 7 à 8 brasses d'eau au milieu, et 4 brasses jusqu'à toucher terre. Il faut se touer pour entrer dans cet arrière-port, qui présente un abri admirable, où toute espèce de bâtiment peut se radoubier avec la plus grande sécurité.

A peu de distance dans l'E. de la ville, on rencontre une rivière qu'il faut un peu remonter pour y faire de l'eau.

La rade abonde en poissons, mais dont plusieurs sont de qualité malfaisante; on recommande de s'en abstenir.

Ce lieu n'offre presque aucune ressource pour le moment; les ruines de l'ancienne petite ville du Môle ne renferment que quelques rares habitants. On aperçoit, sur le contour de la presqu'île, les vestiges des nombreuses batteries que nous avons élevées pour en défendre l'entrée, et dont les feux, croisés avec ceux de la côte opposée, en rendaient les abords presque inaccessibles par mer.

Un fort, situé sur une hauteur, à un demi-mille dans le N. E. de la ville, commande la position; mais il est lui-même dominé par d'autres élévations.

Il arrive parfois que la violence du vent ne permet pas de louvoyer pour s'élever vers le mouillage; dans ce cas, s'il y avait urgence, on pourrait laisser tomber une ancre sur un fond blanc qui borde l'extrémité N. O. de la presqu'île, et qui ne s'étend qu'à une petite distance de terre; mais on est exposé à déraider dans cette position.

L'entrée du môle Saint-Nicolas est très-facile à reconnaître par la configuration particulière de la presqu'île qui forme la rade et le port, et qui doit son nom à sa ressemblance avec un môle: c'est une langue de terre escarpée dans tout son pourtour, de moyenne élévation, et formant une plate-forme régulière. On la voit se détacher au premier plan sur la haute montagne du Cap-à-Fous.

LES GONAÏVES.

La baie des Gonaïves est située au fond du golfe de ce nom, et à 50 milles à l'E. S. E. du môle Saint-Nicolas.

L'entrée, formée par la pointe des Gonaïves au N., et par la pointe Verreur au S., est facile à reconnaître de loin, parce que toute la côte de gauche du golfe, à partir du Cap-à-Fous jusqu'à la baie, est composée de terres élevées dont la déclivité commence un peu au N. de la pointe de la Pierre, pour se terminer à celle des Gonaïves; tandis que, depuis la pointe Verreur, qui est très-basse, le littoral, pendant 5 lieues, n'est formé que de terrains d'alluvion qui s'étendent à plusieurs milles au delà du pied des mornes de l'intérieur.

C'est un joli petit port, qui offre un excellent ancrage par un fond de vase de bonne tenue. Il a le défaut de présenter, dans son intérieur, un trop faible brassiage pour les grands navires. J'y ai mouillé avec la frégate *la Calypso* par 8 brasses, fond de sable vaseux, un peu en dedans de l'alignement de la pointe Verreur et du fort Castries, qui sont les deux saillies intérieures de l'entrée de la baie. Je me suis assuré, par des sondes multipliées, qu'on peut pénétrer jusqu'à 4 encablures en dedans de l'alignement ci-dessus, en se dirigeant vers la partie N. de la ville. On trouve encore là 6 brasses $1/2$ à 7 brasses d'eau, avec un évitage suffisant; on est à 1 mille de la ville. Les navires du commerce mouillent bien plus en dedans, par 4 brasses de profondeur, et à 2 encablures dans l'O. N. O. de l'embarcadère. Le fond offre partout, dans la rade, une pente régulière qui s'élève graduellement et permet de s'enfoncer dans la baie autant que le tirant d'eau du bâtiment le comporte. On ne doit point chercher à pénétrer dans la partie de la rade qui s'étend au S.; le fond y manque rapidement; et ce n'est plus qu'une vaste flaque d'eau, ainsi que l'indique l'aspect du sol bas et noyé des rives de cette crique.

Les vents d'E., qui soufflent régulièrement pendant la nuit et une partie de la matinée, sont généralement remplacés dans la journée par une petite brise d'O., qui donne dans la direction de la passe, et rend l'entrée des Gonaïves très-facile. En venant du large, il convient de se diriger sur la pointe de la Pierre, qui est très-reconnaissable par l'absence de toute végétation et par la couleur rouge et jaunâtre du sol. On prolonge ensuite la côte de bâbord à un petit mille, et on donne dans la baie en passant à égale distance de la pointe Verreur et de celle des Gonaïves. Mais il arrive parfois que la brise du large fait défaut, ce qui a lieu pendant les grandes brises du N. E.; on est alors obligé de louvoyer pour entrer. Dans ce cas, il faut avoir soin de raccourcir les bordées quand on approche de la côte, et éviter de prolonger celle de bâbord amures vers la pointe de Halle. Entre cette pointe et celle de Verreur, à une bonne distance de terre, le fond est peu considérable, et je tiens du commandant Dégénès, de la corvette *la Naïade*, qu'il n'avait trouvé que 3 brasses en virant dans cette position. La côte opposée est élevée, et on peut s'en approcher beaucoup plus. L'usage continuel de la sonde est indispensable dans ce louvoyage. Au reste, comme la nature du fond est toute de vase molle, un échouage n'offrirait pas de dangers sérieux dans ces parages, où la mer est toujours fort belle avec les vents d'E.

Tout le long de la côte, depuis la pointe de Henne jusqu'aux Gonaïves, on remarque un grand nombre de signaux de pêche, qui indiquent qu'on y trouve fond assez au large. Il ne convient point de s'approcher de terre à moins d'un demi-mille en louvoyant sous cette côte. Nous avons viré à quatre encablures de la pointe Corydon, par 8 brasses de fond. La profondeur de l'eau augmente brusquement quand on revire au large. Il nous a semblé qu'un plateau de nature madréporique s'élevait à un tiers de mille du littoral.

Il fait aux Gonaïves une chaleur excessive, qui n'em-

pêche pas que le séjour en soit très-sain. Il n'y règne aucune maladie épidémique, et les gens du pays m'ont assuré qu'il était fort rare d'y voir les équipages des navires européens attaqués par la fièvre jaune.

On attribue la salubrité remarquable de ce lieu à une cause qui détermine chez nous des effets contraires : le voisinage des salines, qui s'étendent depuis l'Artibonite jusqu'aux Gonaïves. Tout le sol aux alentours de la ville, et sur le bord de la rade, est fortement imprégné de sel, qui, s'opposant à la décomposition des débris de végétaux et de matières animales, empêche le développement des miasmes pestilentiels dont l'action est si pernicieuse aux environs du Port-au-Prince.

L'inconvénient majeur que présente ce mouillage résulte de la grande difficulté qu'on y éprouve à se procurer de l'eau. Pour cela, il faut envoyer les chaloupes sur la côte, un peu au delà de la pointe de la Pierre. Une ou deux cases et un peu de verdure indiquent la position de la source, qui est à environ 50 mètres du bord de la mer. L'eau peut se faire avec de longues manches et à l'aide de la pompe aspirante et foulante. Il convient d'expédier ses embarcations de très-grand matin, afin qu'elles profitent de la brise de terre pour franchir les 6 milles qui séparent l'aiguade du mouillage, et pour qu'elles soient en mesure d'opérer leur retour avec le commencement de la brise du large.

De la baie des Gonaïves à celle de Saint-Marc, la côte est fort basse, et des bancs s'étendent à plusieurs milles au large. On recommande aux grands bâtiments de donner 2 lieues de tour à la partie comprise entre la pointe de Halle et le Morne-au-Diable.

La direction générale des courants produits par les eaux de l'Artibonite porte vers l'O. et le N. O., depuis la pointe de l'Artibonite jusqu'au Cap-à-Fous. Près de terre, ils suivent ordinairement le gisement de la côte, qu'ils remontent en

contournant le môle Saint-Nicolas, et en se dirigeant vers le canal de la Tortue. La vitesse de ces courants varie selon le volume d'eau déversé dans le golfe par la rivière de l'Artibonite.

BAIE DE SAINT-MARC.

La baie de Saint-Marc est comprise entre la pointe de ce nom et celle de l'Artibonite. Elle se termine par une plage de sable au milieu de laquelle on voit la ville de Saint-Marc. Le mouillage est en face de la ville, un peu au S. de la rivière. On laisse tomber l'ancre à une encablure du rivage, par 30 à 35 brasses, fond de sable vaseux; on file une soixantaine de brasses de chaîne, et on envoie à terre deux grelins que l'on amarre sur des arbres ou de vieilles ancres. Si ces moyens manquaient, on ferait porter à terre des ancres à jet, qu'on ensablerait à cet effet. Les grelins sont pris par l'arrière et roidis à bord de manière à présenter l'avant du bâtiment au large. Dans cette position on n'a plus que 8 brasses d'eau sous le gouvernail, et on est à une quarantaine de brasses de la terre. Ce mouillage a beaucoup d'analogie avec celui de Saint-Pierre-Martinique, quoiqu'il soit beaucoup plus fermé. L'ouverture de la baie regarde au N. O.; la brise du large, qui se fait sentir presque tous les jours, vient de cette direction, mais elle ne produit ordinairement que peu de ressac au rivage.

Cependant lorsque les vents d'O. soufflent au large, ce qui est fort rare et n'arrive guère que pendant la saison de l'hivernage, la mer brise avec violence sur toute la plage, et il survient des raz de marées qui compromettent le sort des petits bâtiments amarrés trop près de la côte. Je n'ai pas expérimenté l'effet que ces accidents pourraient produire sur les navires mouillés à la place que j'ai indiquée, quoique j'y aie demeuré pendant tout le mois de juin et une partie de juillet avec le brick *le Cygne*. J'ai vu pourtant la mer du large entrer dans la baie, et déferler avec quelque

force sur la plage, mais sans occasionner la moindre fatigue à notre bâtiment. Un petit caboteur amarré trop près de terre fut roulé au plein. Il est à supposer que la grande profondeur par laquelle est mouillée l'ancre et la facilité qu'on aurait à se trouver par un grand fond en rembrquant un peu de son câble, permettraient à un fort navire de résister à l'action du ressac, dont l'effet principal a lieu près de terre ; de plus, la ténacité du fond, composé de vase dure, et sa pente escarpée, offriraient des garanties pour la résistance des ancres.

Je n'engage point les grands bâtiments à mouiller dans cette baie ; on y est beaucoup trop rapproché de terre ; et même, en laissant tomber l'ancre par 40 brasses de fond, après avoir filé une touée convenable, on n'aurait plus, sous l'arrière, que quelques pieds d'eau. Il ne faut point s'arrêter à ce que dit M. de Chastenot-Puységur sur la profondeur de 15 à 18 brasses qui existerait au mouillage sous la ville. Cette assertion est erronée ; j'ai pu en vérifier l'inexactitude, car ayant jeté l'ancre par 20 brasses, et ayant filé une quantité double de la chaîne, mon arrière n'était plus qu'à quelques brasses du rivage, et il ne me restait que 5 pieds d'eau sous le talon. On ne doit point mouiller à moins de 30 brasses de fond, et, par cette sonde, on n'est pas à plus d'une encablure de terre. Il n'y a que les caboteurs qui se mouillent plus près ; mais ils sont exposés à être jetés à la côte par les lames de raz de marées.

Cependant il est des circonstances qui pourraient nécessiter impérieusement cette relâche.

Dans ce cas, pour bien prendre son mouillage, il faudrait envoyer en avant une embarcation qui sonderait en se dirigeant sur la ville et un peu à droite de la rivière ; ce canot indiquerait la limite des 30 ou 35 brasses, selon la profondeur à laquelle on voudrait laisser tomber l'ancre. Cette précaution est indispensable ; car, si l'on se trompait d'une longueur de navire, on serait mouillé par un fond

trop considérable, ou bien le bâtiment n'aurait pas un évitage suffisant.

La position de Saint-Marc est fort salubre. Les terres hautes qui encaissent la baie, la montagne élevée et boisée à laquelle la ville est adossée, les nombreux cours d'eau vive qui arrosent cette côte, sans qu'il y ait de stagnation sur aucun point à cause de la pente générale du terrain, la régularité de la brise du large et la fraîcheur des vents du N. E. qui descendent des mornes de l'intérieur sans passer sur des sites marécageux, tout concourt à rendre le séjour de Saint-Marc favorable aux Européens.

Au reste, cette ville jouissait d'une juste réputation de salubrité sous l'occupation des Français, et c'est d'après cette tradition que je me décidai à y conduire, en juin 1839, le brick du Roi *le Cygne*, à bord duquel une épidémie de fièvre jaune s'était déclarée après un séjour de six semaines au Port-au-Prince. J'avais d'abord essayé de tenir la mer, en croisant dans le N. de l'île; mais, au bout de deux jours, l'entre-pont du brick était tellement encombré de malades, qu'il était urgent de chercher un point de relâche où je pusse déposer ces hommes pour leur donner les soins nécessaires à leur rétablissement. Je me décidai à prendre le mouillage de Saint-Marc, et j'eus tout lieu de me féliciter de ce choix. Pendant un séjour de cinq semaines, 72 individus, gravement atteints, furent traités dans une ambulance que j'avais établie en ville, et, sur ce nombre, 7 seulement succombèrent. Ce résultat si heureux, obtenu par les soins éclairés et dévoués de notre excellent chirurgien-major, M. Bernard, doit être attribué également aux effets bienfaisants du climat de Saint-Marc. La température y est sensiblement moins élevée qu'au Port-au-Prince, l'air y est beaucoup plus pur, et les nuits fraîches et agréables y procurent un sommeil réparateur qu'on ne rencontre guère sous l'atmosphère embrasée de l'autre ville.

BAIE DU PORT-AU-PRINCE.

Le canal du Nord, ou de Saint-Marc, conduit à la baie du Port-au-Prince. Il a 6 lieues de long du N. O. au S. E., et 3 lieues dans sa moindre largeur. Les courants y sont peu sensibles; sur dix fois que j'ai traversé ce détroit, je ne les ai observés que deux fois portant à l'E. avec une très-faible vitesse.

Toute la partie N. E. de ce canal, depuis la pointe de Saint-Marc jusqu'au banc des Arcadins, est parfaitement saine et accore; elle est bordée de montagnes élevées et on n'y trouve pas le fond à très-petite distance de terre. La partie opposée, sous la côte de la Gonave, n'offre pas de dangers, pourvu qu'on ne s'en approche pas en deçà d'un mille. Elle est entourée d'un récif qui se distingue de loin par la couleur blanche de l'eau, et qui s'étend à un demi-mille de terre. A la Pointe-à-Galets, qui est celle du N. E. de cette île, le récif s'étend plus au large, mais on aperçoit aisément son extrémité.

Les Arcadins sont de petits îlots situés à environ 3 milles de la côte de Saint-Domingue, dans l'O. S. O. de la pointe des Vases et à 6 milles de la pointe N. E. de la Gonave; ils sont très-bas et couverts de mangliers. Le plus considérable est celui du S., son étendue est à peine de 100 mètres. Celui du milieu est beaucoup plus petit, et le troisième, qui est le plus au N., n'est qu'un simple bouquet d'arbres sortant de la mer. Les Arcadins sont formés par les têtes d'un banc de roches madréporiques qui s'avance depuis la côte de la grande terre jusqu'à 1 mille dans le S. O. des îlots, vers la Gonave. On ne commence à trouver fond dans le N. O. et l'O. qu'à un bon mille des Arcadins; la sonde rapporte alors 30 brasses, coquilles et madrépores. En s'approchant davantage le fond diminue, et à un demi-mille la sonde donne 9 à 10 brasses, et par intervalles on ne trouve pas le fond en filant 20 brasses. Ces saillies sont les sommités de battures de roches qui s'élèvent brusquement du fond.

et dont la composition madréporique doit faire craindre les progrès successifs. Aussi ne faut-il plus accorder confiance aux anciennes instructions de M. Chastenet-Puységur (répétées dans la nouvelle édition du Routier des Antilles), qui engagent à passer indistinctement au N. ou dans le S. des Arcadins.

J'ai effectué plusieurs fois le passage par le N., dans lequel j'ai remarqué de grandes inégalités de fond, sans toutefois y trouver moins de 6 à 7 brasses d'eau à un demi-mille des îlots; mais deux faits récents ont prouvé qu'il y avait danger à suivre ce canal.

En 1838, la frégate *la Didon*, montée par M. le contre-amiral La Bretonnière, s'échoua dans l'E. des Arcadins. Elle relevait l'Arcadin du S. au S. 88° O., la pointe Saint-Marc au N. 44° O. et le S. E. de la Gonave au S. 69° O. En sondant autour de la frégate, on trouva un point distant d'une encablure sur lequel il n'y avait que 14 pieds d'eau. En 1839, la corvette *la Sabine* s'échoua aussi en tentant le même passage. Elle était à 2 milles dans l'E. de l'Arcadin le plus N. et à 1 mille dans le S. $\frac{1}{4}$ S. O. de la pointe des Vases. Le fond, qui était de 5 brasses, passa tout à coup à 15 et 16 pieds, et la corvette toucha sur un récif de corail où elle se serait infailliblement défoncée si la vitesse du bâtiment n'eût été presque nulle, en raison de la faiblesse de la brise.

Je crois donc que la prudence exige qu'on adopte de préférence le passage au S. des Arcadins. Il offre une grande étendue qui permet le louvoyage. Rien n'oblige à s'approcher de la partie S. E. de la Gonave, qui est malsaine; en ne s'éloignant pas à plus de 4 milles des îlots, on n'a rien à craindre des récifs de l'autre île, et on peut s'avancer vers les Arcadins à moins d'un mille. A cette distance on trouve 20 à 25 brasses de fond, et l'on pourrait, au besoin, laisser tomber l'ancre si, pendant la nuit, on y était surpris par le calme, ou si l'on craignait d'éprouver une renverse de vent

accompagnée de violentes bourrasques, ainsi que cela a lieu fréquemment dans la soirée pendant la saison pluvieuse.

Après qu'on a dépassé les Arcadins, le récif s'arrondit en s'étendant vers l'E. jusqu'à la pointe des Vases; sur ses abords du S. on trouve 36 brasses fond vaseux.

La côte de l'Arcahaie, à 6 milles dans l'E. des Arcadins, offre un mouillage de circonstance qu'il ne faut guère prendre que de jour, car on ne rencontre le fond de 20 brasses (vase) qu'à deux encablures de terre.

Des Arcadins au Port-au-Prince il y a 21 milles.

La rade et le port de cette ville sont couverts par une série de bancs et d'ilots qui s'étendent jusqu'à 4 milles $\frac{1}{2}$ dans la direction du N. à l'O. N. O., et qui laissent un passage d'un mille $\frac{1}{2}$ entre la caye la plus à l'O. et la pointe du Lamentin située dans le S. S. O. de ce récif et distante du Port-au-Prince de 4 milles à l'O. $\frac{1}{2}$ N.

C'est sur cette pointe qu'il convient de se diriger. Pour cela, lorsqu'on est à un mille $\frac{1}{2}$ ou deux milles dans le S. O. des Arcadins, il faut gouverner au S. E. $\frac{1}{4}$ E. du compas; cette route conduit sur le Lamentin, qui est une pointe basse, très-boisée, bordée d'un fond blanc qui ne s'étend qu'à deux encablures de terre, et à l'accorde duquel on ne trouve pas moins de 15 à 18 brasses. On accoste cette pointe à un mille environ, pour gouverner ensuite sur le milieu de la ville en faisant l'E. $\frac{1}{4}$ S. E.¹.

Dans cette position, le fort National, qui domine la place, reste à l'E. 14° S., et il faut avoir soin de ne pas augmenter l'angle de ce gisement, afin d'éviter l'extrémité S. d'une caye placée à un grand mille dans l'O. 20° N. du fort de l'île. Lorsqu'on relèvera à l'E. ce dernier fort, qui est à 3 encablures en avant de la ville, on se dirigera sur lui. Ce rumb de vent fera éviter, dans la rade, 1° le dernier banc

¹ La variation de l'aiguille aimantée, qui est de 4° N. E. au Port-au-Prince, n'ayant pas subi de variations sensibles depuis un grand nombre d'années, nous indiquerons tous nos relèvements d'après les airs de vent de la boussole.

que nous venons d'indiquer et qu'il est facile de reconnaître par la nuance blanche de l'eau qui ne le recouvre que de quelques pieds; 2° un haut-fond que nous signalerons plus tard avec détail, et sur le point culminant duquel on ne trouve que 21 pieds de profondeur à marée basse.

Pour entrer dans le port intérieur, les navires du commerce continuent à gouverner à l'E., en portant sur la partie du fort de l'îlet qu'on peut approcher à une demi-longueur de bâtiment. Cette direction fait passer au milieu d'un chenal d'une encablure de largeur, bordé à droite et à gauche de cayes fort accores, et dans lequel on trouve 6 ou 7 brasses de fond. Quand on est dans le S. du fort, à 30 ou 40 mètr., on vient de 5° au S., et lorsqu'on a parcouru environ un quart d'encablure pour parer la carcasse d'un navire coulé, on peut s'avancer vers les quais, et on mouille entre le fort et la douane, par 4 à 5 brasses.

Le haut-fond dont nous avons parlé plus haut est situé au milieu de la rade, à 1 mille $\frac{1}{2}$ de la ville, et à 1 mille de la côte de Bizoton. Il gît dans l'alignement de la pointe du Lamentin et de l'angle N. du fort National, et dans le N. 16° E. du fort Bizoton. Ce banc présente à son sommet un espace d'une demi-encablure sur lequel on trouve de 21 à 25 pieds d'eau. Ensuite le fond augmente graduellement, et, à 1 câble dans le N., l'E. et l'O. du plateau, il est de 10 à 12 brasses; dans le S. il s'étend un peu plus loin, mais par une profondeur de 7 à 8 brasses. A plusieurs reprises et par un temps parfaitement calme, nous avons pu examiner très-attentivement la disposition et la qualité du fond, que nous avons reconnu de sable vaseux, couvert de quelques plantes marines et ne présentant aucune aspérité qui puisse rendre dangereux un échouage sur ce banc. Au reste, les deux alignements que nous avons indiqués suffiront pour faire éviter cet obstacle, qui n'est à craindre que pour les plus grands bâtiments.

Le mouillage généralement adopté par les navires de guerre est dans l'E. $\frac{1}{4}$ N. E. de ce haut-fond, à $\frac{2}{3}$ de mille

entre l'O. S. O. et l'O. du fort de l'îlet, et par 10 à 12 brasses, fond de vase. Lorsqu'on ne doit passer que peu de jours sur la rade du Port-au-Prince, cet ancrage peut être choisi, parce que son rapprochement de la ville abrège les difficultés des communications. Mais, si l'on était destiné à y stationner pendant quelque temps, la santé des équipages pourrait être compromise par le voisinage insalubre des îlets de mangles qui couvrent le port intérieur et la côte adjacente; dans ce cas, il serait prudent de prendre un mouillage plus à l'O. La position que nous avons occupée pendant plusieurs mois avec la frégate *la Calypso*, à 1 mille $\frac{3}{4}$ de la ville et à 1 mille $\frac{1}{2}$ de la côte de Bizoton, nous paraît beaucoup plus convenable pour un long séjour; et on y rencontre aussi plus de facilités pour y faire son eau, parce que les vents d'E., qui soufflent pendant toute la matinée, permettent aux chaloupes de se rendre à l'aiguade et d'en revenir à la bordée.

L'eau se fait à l'embouchure d'une petite rivière qui se jette dans la mer en avant du fort Bizoton; on peut se servir des pompes à incendie, en employant un long développement de manches, pour prendre l'eau le plus haut possible en dedans de la barre; à marée basse surtout, sans cette précaution on risquerait de la trouver un peu saumâtre.

Il existe une petite fontaine dans le port marchand, à quelques mètres du Warf, qui ne produit qu'un mince filet d'eau, et qui sert particulièrement aux besoins des navires du commerce.

Les bâtiments de guerre éprouvent de la peine à se procurer le sable nécessaire pour leur service de propreté, à moins qu'ils ne s'en approvisionnent à bord des navires marchands, qui en apportent comme lest. Le point le plus rapproché de la côte où il s'en trouve est à 2 milles à l'O. du Lamentin; et encore ce sable n'est composé que de grossiers débris de madrépores.

Sauf le banc des 21 pieds, la rade du Port-au-Prince ne

renferme aucun danger qui ne se puisse apercevoir le jour : ce sont, au N., des cayes de rochers madréporiques, dont l'une, appelée assez improprement caye de sable, laisse apercevoir son sommet à la mer basse ; et, le long de la côte du S., quelques îlots de mangles qui sont prolongés par des fonds blancs sur l'accore desquels on trouve 6 à 8 brasses d'eau. Pour louvoyer en toute sécurité, il suffira de ne point s'approcher de la côte du Lamentin et de Bizoton, à moins de 3 encablures, et de ne pas s'élever dans le N. au delà du relèvement du fort National dans l'E. 18° S.

Cette rade présente dans toute sa vaste étendue un mouillage sûr et un fond d'une excellente tenue. La brise du large, qui y pénètre pendant plusieurs heures de la journée, n'y est jamais forte, et ne produit qu'un peu de clapotis. Les vents qui soufflent avec le plus de violence sont ceux de N. E. Les orages y sont fréquents, et en général accompagnés de grains pesants, mais de courte durée.

Si, pour faire promptement son eau, ou pour tout autre motif, on désirait s'avancer profondément dans l'anse de Bizoton, il faudrait gouverner sur ce fort en se relevant au S. S. O. ; ce gisement permet de s'approcher de la plage jusqu'à une encablure. Dans cette position, on relève la pointe de Thor au N. O. $\frac{1}{4}$ N., et on trouve 5 à 6 brasses d'eau.

A $\frac{1}{3}$ de mille dans l'E. de Bizoton, jusqu'à la ville, le rivage est bordé par une série d'îlets de mangliers qui laissent entre eux un ou deux étroits passages permettant aux embarcations d'accoster la terre. A l'extrémité S. de la ville, en face du fort Sainte-Claire, on voit un espace vide entre les récifs, par lequel pénètrent les caboteurs qui viennent décharger des bois sur la plage qui s'étend devant cette batterie et l'arsenal qui lui est contigu. Ce chenal est assez étroit, mais il présente une sonde régulière qui s'élève graduellement, depuis 7 brasses, à l'accore extérieure du récif, jusqu'à 3 brasses $\frac{1}{2}$, qu'on trouve à une demi-encablure du fort Sainte-Claire, sur le milieu duquel il faut gouverner en le relevant à l'E. 15° S.

Entre les bancs et îlots de la rade et la côte du Cul-de-Sac, au N. de la ville, il existe un passage qui n'est praticable qu'avec l'aide d'un excellent pilote. Pourtant, dans un cas désespéré, et pour éviter la poursuite d'un ennemi trop supérieur en force, on pourrait à la rigueur tenter cette unique chance de salut. Il nous est impossible de donner aucune indication précise sur ce sujet, et celle que nous allons présenter ne peut être mentionnée qu'à titre de simple renseignement. Il y a un passage assez large entre le banc de la caye de sable, et celui qui répond à l'O. 20° N. du fort de l'îlet; on peut y pénétrer en ayant soin de conserver le fort de Bizoton au S. 4° E.; lorsque ensuite on relèvera le fort de l'îlet au S. E. $\frac{1}{4}$ E., on pourra venir au N. E. pour se diriger sur le rivage de la plaine du Cul-de-Sac, qu'on prolongera à petite distance, jusqu'à ce que les trois îlets de mangles les plus au large vous restent à l'O.; alors on pourra faire route au large, en ayant attention de ne pas accoster les îlets à moins d'un demi-mille dans le N. Il sera indispensable d'examiner attentivement du haut de la mâture la nuance de la mer, dont la couleur bleue foncée indique les intervalles des récifs, tandis que la blancheur de l'eau marque parfaitement la position des bancs.

Lorsqu'on part de la rade du Port-au-Prince pour se diriger vers le canal de Saint-Marc, il faut faire 3 milles à l'O. N. O. $\frac{1}{2}$ O., et gouverner ensuite au N. O. $\frac{1}{4}$ O. pour donner entre la Gonave et les Arcadins, en passant à 1 mille $\frac{1}{2}$ dans le S. de ceux-ci.

La brise de terre s'établit tous les soirs après la renverse de vent qui succède à la brise du large; mais ordinairement elle ne prend un peu de consistance que vers le milieu de la nuit : c'est alors le moment favorable pour appareiller, parce qu'on se trouve porté en vue des Arcadins au point du jour, et qu'on peut défilier une bonne partie du canal avant l'établissement du vent du large.

Toulon, le 23 mai 1844.





