

320  
A6



320

DÉPOT GÉNÉRAL DE LA MARINE.

---

# INSTRUCTIONS NAUTIQUES

POUR NAVIGUER

# SUR LES COTES DES GUYANES,

PAR M. TARDY DE MONTRAVEL,

CAPITAINE DE FRÉGATE.

—————  
PRIX : 75 CENTIMES.



—————  
**Annales hydrographiques (1851).**

1<sup>re</sup> PARTIE,

Revue et mise en ordre par **B. DARONDEAU**, ingénieur hydrographe.

—————  
**PARIS,**

**IMPRIMERIE ET LIBRAIRIE ADMINISTRATIVES,  
DE PAUL DUPONT,**

Rue de Grenelle-Saint-Honoré, n° 43 (nouveau).

—————  
**1851**



320

---

## AVANT-PROPOS.

---

Placées sous les mêmes conditions climatériques que la côte Nord du Brésil, les côtes des Guyanes participent des mêmes saisons, des mêmes vents, et en général des mêmes phénomènes météorologiques. Ce que nous avons dit sur le climat, les vents et les courants de la côte du Para, dans le chapitre VII des *Instructions pour naviguer sur la côte septentrionale du Brésil*, et dans *le fleuve des Amazones*, peut donc s'appliquer également aux Guyanes, avec cette seule différence que les saisons sont plus tranchées sur les côtes de celles-ci, c'est-à-dire que la sécheresse y est plus absolue et plus constante pendant l'été, et que les pluies y sont de même plus continuelles pendant l'hivernage.

Il est aussi à remarquer, que les orages sont rarement accompagnés de phénomènes électriques sur les côtes de la Guyane, tandis que nous avons vu que, sur celles du Brésil, l'électricité jouait un grand rôle dans les grains. Il ne nous reste plus rien à dire sur ces différentes questions qui ont été traitées dans la première partie, et, du reste, il nous serait difficile d'ajouter ou de retrancher un seul mot aux observations pleines de vérité et de justesse qui ont été faites sur le même sujet par M. le commandant Lartigue.

Le mieux que nous puissions faire, est donc de renvoyer les navigateurs aux instructions nautiques publiées en 1826 par cet officier. Ils y trouveront sur les vents, les saisons et les cou-

rants des considérations aussi complètes que possible, et basées sur une étude approfondie de la question.

Nous nous bornerons dans nos instructions à décrire la côte avec plus de détails que M. Lartigue ne l'a fait, et à indiquer les routes que notre étude des localités nous fait penser être préférables, soit pour atterrir sur la côte, soit pour la prolonger de l'E. à l'O., soit enfin pour la remonter de l'O. à l'E.

---

# INSTRUCTIONS NAUTIQUES

POUR NAVIGUER

## SUR LES CÔTES DES GUYANES.

---

### CHAPITRE I<sup>er</sup>.

DESCRIPTION DE LA GUYANE FRANÇAISE, DEPUIS LE CAP NORD  
JUSQU'A LA RIVIERE DE MARONI.

---

La côte de la Guyane française, depuis le cap Nord jusqu'au cap d'Orange, est basse, quelquefois noyée, et n'offre partout à l'œil qu'un rideau de palétuviers de médiocre hauteur qui ont pris racine dans les vases projetées au large par les courants.

Aspect général de  
la côte.

Du cap d'Orange à la rivière d'Iracoubo, l'aspect général change. Quelques montagnes et mamelons isolés apparaissent en arrière des terres basses qui bordent la côte, et du large offrent l'apparence d'îles détachées.

Dans l'O. de la rivière d'Iracoubo, l'on ne retrouve plus les terres élevées dont nous venons de parler, et la côte reprend l'uniformité de hauteur et de ton que nous lui avons vue dans l'E. du cap d'Orange.

Nous avons vu que le cap Nord était la limite au N. O. de l'embouchure du fleuve des Amazones. De ce point, la côte fuit rapidement vers le N. O. pour se relever bientôt au N. N. O.,

Sa direction.

en formant un angle rentrant occupé en partie par les îles du Paraitari et de Maraca. Celles-ci sont séparées du continent par un canal appelé indifféremment *canal de Tourlouri*, de *Carapapouri*, et *Vincent Pinson*, de 3 à 6 milles de largeur, profond dans sa portion septentrionale, mais obstrué de bancs et presque impraticable dans sa partie méridionale.

Après avoir couru au N. N. O. jusqu'au cap d'Orange, la côte s'y infléchit brusquement vers l'O., pour former le large entonnoir par lequel la rivière d'Oyapoc déverse ses eaux dans la mer. Puis, elle prend la direction de l'O. N. O. et de l'O. q. N. O., qu'elle conserve jusqu'à la rivière de Maroni.

Qualités et déclivité  
du fond.

Le fond sur la côte de Guyane est partout de vase, et ne diffère dans sa nature que par sa dureté ou sa mollesse. Sa déclivité vers le large est partout lente et uniforme jusqu'à la limite des 6 brasses (10<sup>m</sup>) que l'on rencontre généralement à 6 ou 7 milles de la côte. Elle augmente alors plus rapidement et progressivement (si ce n'est au cap d'Orange où le fond tombe brusquement, ainsi que nous le verrons plus tard), jusqu'à la distance de 15 et 20 lieues, où on trouve encore 32 et 40 mètres (20 et 25 brasses d'eau). Par ce brassiage, le fond a changé de nature, et la vase se trouve mélangée de sable fin.

Île Paraitari.

En quittant le cap Nord, la côte, ainsi que nous l'avons déjà dit, s'infléchit vers l'O., et forme un vaste enfoncement encombré de bancs dans sa partie Ouest, et occupé aujourd'hui par les îles de Paraitari et de Maraca, qui subsistent seules d'un groupe plus nombreux autrefois, et qui a en partie été balayé par les courants. La plus Sud de ces deux îles, celle de Paraitari, a environ 2 milles de diamètre, et n'est élevée au-dessus de la surface des eaux que de la hauteur des palétuviers qui la couvrent. Elle est entourée de bancs et inabordable.

Île Maraca.

L'île Maraca est divisée en deux parties par un bras de mer très-étroit appelé crique Calebasse, dont la bouche occidentale forme, au S. de la pointe N. O. de l'île, une baie abritée de la mer et des violents courants qui règnent dans le canal de Tourlouri. Ses côtes basses et couvertes de palétuviers ne s'aperçoivent pas à plus de 10 à 12 milles de distance, et ses bords, tourmentés incessamment par les courants impétueux de l'Amazone, subissent des variations fréquentes dans leurs formes et dans leur étendue. Tantôt les vases et les débris apportés par le fleuve augmentent la surface de l'île, tantôt les courants en font disparaître des portions considérables.

La partie N. O. de l'île paraît cependant être exempte de

ces variations, et offre à l'embouchure de la crique Calebasse, le seul mouillage que présente toute cette partie de la côte. Je vais sur ce point laisser parler M. le capitaine Ch. Pénaud qui a eu l'occasion d'étudier ces parages avec la goëlette la *Béarnaise*, et dont le rapport inséré dans les Annales Maritimes présente de nombreuses observations intéressantes et utiles.

« Le mouillage devant l'entrée de la crique Calebasse, dit-il, est le seul, du détroit de Maraca et des environs, où un bâtiment soit en sûreté. On n'y éprouve de forts courants que quelques instants avant l'heure de la pleine mer, lors des syzygies. Ils portent alors au N. O. et suivent la côte. Pendant vingt et un jours, la *Béarnaise* est restée sur cette rade, et dans le mois de mars, époque des plus fortes marées, nous n'avons éprouvé qu'une seule fois un courant de 7 nœuds ; il a conservé cette vitesse durant 30 à 40 minutes, et a diminué assez promptement. Les eaux ont peu de mouvement à partir de quatre jours après la nouvelle ou pleine lune, jusqu'au même nombre de jours avant la syzygie suivante. La mer, quoique souvent grosse au large, a toujours été très-belle sur la rade. Le plus grand marnage a été observé de 35 pieds, et la différence du niveau de la basse mer, lors des malines, n'a pas été de plus de 7 pieds (2<sup>m</sup> 3).

« L'établissement du port est 6 heures : 2 heures  $\frac{1}{2}$  ou 3 heures après le commencement du flot, l'eau est parvenue à sa plus grande hauteur.

« Toute la côte de Maraca est bordée de palétuviers auxquels se joignent des cambrouses sur quelques points. Le sol est couvert par les grandes marées. Cependant, sur la pointe O. N. O. de l'entrée de la crique Calebasse, je crois qu'il y a quelques endroits qui ne sont pas atteints par les eaux. La mer, en se retirant, de 35 à 40 pieds dans ces parages, laisse en vue un rempart de vase couvert d'arbres déracinés qui donne à la côte l'aspect d'une terre de désolation. »

Latitude du mouillage 2° 8' 10" N.

« Du mouillage de la *Béarnaise*, on relevait l'extrémité Ouest de la pointe N. O. de Maraca, à l'O. 6° N. du compas, la pointe Nord de l'entrée de la crique Calebasse au N. 8° O. et la pointe Sud de l'entrée de la rivière de Mapa à l'Ouest. Le fond de vase n'a été trouvé qu'une fois de 18 pieds (5<sup>m</sup> 8) de basse mer. Il diminue très-peu en allant vers la terre. Plus

« au large de Maraca, on trouve l'eau plus profonde, mais le  
« courant devient très-fort; il est violent au milieu du canal :  
« le mouillage n'y est pas tenable dans les grandes marées.  
« Sur la côte Ouest de Maraca, à l'entrée de la crique Cale-  
« basse, et sur la rade, on ne ressent aucun effet du Pro-  
« roroca.

« Pour venir mouiller à Maraca, il faut attaquer l'île par le  
« N. N. E., en suivre la côte Nord à la distance de 4 milles,  
« approcher la terre à mesure qu'on avance dans l'O. et serrer  
« d'assez près la partie occidentale de l'île. Le mouillage est  
« reconnaissable par la crique Calebasse qui est dans un en-  
« foncement.

« Une goëlette serait mieux en laissant tomber l'ancre un  
« peu en dedans des relèvements de la *Béarnaise*.

« Il faut sur cette rade avoir soin de frotter souvent la ca-  
« rène du navire; le doublage est bientôt couvert de coquilles  
« qui grossissent avec une promptitude étonnante.

« Guidés par les pêcheurs brésiliens, quelques caboteurs,  
« venant de Cayenne et allant dans l'Amazone, ont doublé  
« Maraca, en passant par le canal de Tourlouri : cette navi-  
« gation est très-imprudente, et je ne la conseillerais pas,  
« même sur les plus petits bâtiments, à ceux qui ne connaissent  
« pas cette côte.

« On passe par le canal Tourlouri, en se tenant près de la  
« côte Sud. »

Rivières de Mapa et  
de Manaye.

Plusieurs cours d'eaux découpent la côte ferme depuis le cap Nord jusqu'à Maraca. Les principaux sont les rivières de Manaye et de Mapa qui mettent en communication avec la mer les lacs qui occupent une partie des terres basses comprises entre le canal de Carapapouri et le cours de l'Arawari. Les lacs de Maprouenne et de Mapa sont les plus importants, mais ils n'offrent d'autre intérêt que leurs richesses en poissons et la communication qu'on leur suppose avoir par des canaux intérieurs avec l'Arawari.

L'embouchure de la rivière de Mapa est directement en face de la crique Calebasse, devenu le mouillage obligé des bâtiments qui avaient à communiquer avec le lac Mapa, à l'époque où nous occupions un poste sur ses bords.

Les approches de Maraca sont défendues dans l'E. par le grand plateau de vase et de sable qui s'étend à près de 40 milles à l'E. de cette île, et que nous avons dit ailleurs occuper l'entonnoir par lequel l'Amazone se jette à la mer.

Ce banc doit en partie sa formation si prompte et récente au transport, vers le large, des débris de la portion S. E. de Maraca et des îles portées sur les anciennes cartes.

A 18 milles dans le N. N. O. de la rivière Mapa, on rencontre la bouche de celle de Mayécaré, qui n'offre de remarquable qu'une communication intérieure avec la première. Puis vient, à 9 milles environ, dans le même gisement, la rivière de Carsewène. Son embouchure est obstruée par un banc de sable qui se projette vers le large, à environ 3 milles de distance, et sur lequel la mer brise fortement à l'époque des syzygies, et produit un effet semblable au Prororoca. En tout temps, mais surtout aux grandes marées, les embarcations ne doivent y entrer qu'avec la plus grande prudence.

Dans le N. N. O. de la rivière Carsewène, on aperçoit, au-dessus des palétuviers de la côte et à petite distance dans l'intérieur, un petit plateau couvert d'arbres plus élevés que ceux qui les avoisinent, et qui, dominant ces terres noyées, présente, vu du large, l'apparence d'un morne. On l'appelle *Mont Mayé*, et c'est, depuis le cap Nord jusqu'à celui d'Orange, le point le plus reconnaissable de la côte. Il peut se voir par un temps clair, à la distance de 16 milles.

Peu après avoir dépassé ce point, on rencontre la bouche de la rivière Conani, que sa proximité du Mont Mayé peut seule faire reconnaître parmi les nombreuses coupures que présente la côte jusqu'à la rivière de Cachipour.

L'embouchure de celle-ci est large, et se reconnaît facilement à la hauteur des arbres qui couvrent la pointe méridionale et qui, plus élevés que les palétuviers des côtes voisines, se projettent sur la rive gauche de la rivière.

Celle-ci fuit vers le N., présentant une côte en partie noyée, à peine visible à la distance de 8 milles. Elle s'infléchit vers le N. N. O., puis vers l'O. et enfin vers l'O. S. O. pour former le cap d'Orange, dont l'extrémité est couverte de palétuviers plus élevés que ceux de la côte qui précède. Ce massif, bien distinct des terres basses et découpées, que nous avons suivies depuis la rivière de Cachipour, peut s'apercevoir à la distance de 12 milles par un temps clair, et limite dans l'E. l'embouchure de la rivière d'Oyapoc. Le cap d'Orange projette vers le N. et le N. E., à 10 milles au large, un banc de vase qui en défend l'approche aux bâtiments du plus faible tirant d'eau. Contournant le massif du cap vers le N. E., il vient s'appuyer à la rive septentrionale de la rivière de Cachipour. Son accore de

Rivières de Mayécaré et de Carsewène.

Mont Mayé.

Rivière Conani.

Rivière de Cachipour.

Cap d'Orange.

GUYANES..



l'E. est peu sensible, tandis que ceux du N. et de l'O., soumis, le premier, à l'action constante du courant principal, qui prolonge de l'E. à l'O. la côte de la Guyane, et le second, aux courants de l'Oyapoc, présentent un saut de sondes rapides qui nous servira plus tard pour atterrir sur la côte. Du reste, sur toute l'étendue du banc, on trouve un brassage qui croît uniformément et lentement, en s'éloignant de la terre.

Dans les nombreuses sondes faites par la *Boulonnaise* sur le banc, depuis ses accores jusqu'à la limite du tirant d'eau, à haute mer, de ce bâtiment, nous n'avons trouvé aucun indice des roches dont parlent les anciennes instructions <sup>1</sup>.

Bouche de l'Oyapoc.

Les terres du cap d'Orange s'infléchissent rapidement au S. O., et limitent à l'E. l'embouchure de la rivière d'Oyapoc dont la rive occidentale fuit vers le N. N. O., et forme ainsi un large entonnoir. Cette embouchure, encombrée de bancs, est d'une navigation difficile et dangereuse.

Le bord occidental de l'Oyapoc présente, en arrière des terres basses et en partie noyées qui limitent la côte, plusieurs mornes ou montagnes qui s'aperçoivent du large bien avant que l'on ait connaissance de celles-là. Elles offrent alors l'apparence d'îles isolées, et sont les premiers anneaux de la chaîne de montagnes qui occupent l'intérieur de la Guyane, depuis l'Oyapoc jusqu'à la rivière de Cayenne.

Montagne d'Argent.

Le plus saillant des mornes situés sur le bord de l'Oyapoc est connu sous le nom de *Montagne d'Argent*, et peut s'apercevoir, par un temps clair, à plus de 20 milles de distance. On pourrait, de prime abord, la confondre avec la montagne de Carimaré, qui est située plus à l'O. et affecte la même forme. On reconnaîtra cependant la première de la seconde, à ce que celle-là est surmontée d'un grand arbre qui se voit de loin, et par la simple remarque qu'elle est plus à l'E. que la montagne de Carimaré.

Montagne de Carimaré.

Trois-Ermîtes.

Entre ces deux montagnes, on aperçoit encore un mamelon de même forme qu'elles, mais beaucoup plus petit, et moins élevé, appelé *Fausse-Montagne-d'Argent*, et en arrière, plusieurs pitons dont les plus remarquables paraissent liés par la base et portent le nom de *Trois-Ermîtes*.

---

<sup>1</sup> Dans les temps clairs, on aperçoit du large deux montagnes situées dans l'intérieur des terres, entre la rivière de Cachipour et le cap d'Orange. Ce sont, dans ces circonstances très-rares il est vrai, la meilleure reconnaissance de cette partie de côte.

En suivant la côte d'assez près pour voir distinctement les terres basses qui la bordent, on aperçoit, dans l'O. de la montagne Carimaré, une pointe saillante couverte de palétuviers élevés. C'est la pointe Béhague, limite orientale de la rivière d'Approuague. Quoique basse, cette pointe est facile à reconnaître quand on vient de l'E., parce qu'elle se détache fortement sur les terres basses de la rive opposée que leur distance empêche d'apercevoir. Elle projette vers le N. un banc de vase molle sur lequel elle s'avance progressivement chaque année, et qui prolonge la côte à grande distance jusqu'à l'embouchure de l'Oyapoc.

Pointe Béhague.

La rivière d'Approuague court du S. au N. et ne peut manquer de se reconnaître, d'abord par la pointe Béhague, puis par la largeur de son embouchure au milieu de laquelle se distinguent deux îles basses situées dans l'intérieur. Son cours est navigable pour les batiments d'un assez fort tirant d'eau jusqu'à la hauteur du poste établi à 12 milles de l'embouchure. C'est des rivières de la Guyane celle qui offre le plus grand fond et dont la navigation est la plus facile.

Rivière d'Approuague.

La rive droite court à peu près N. et S., tandis que le bord opposé s'infléchit vers le N. N. O., et le N. O. n'offrant aucune pointe qui limite l'embouchure dans l'Ouest. Toutes les vases charriées par la rivière sont rejetées dans l'O., et y forment un plateau qui s'étend à grande distance au large et prolonge la côte dont il défend l'approche, même aux plus petits navires.

Dans le N. de la rivière d'Approuague, à 15 milles de la pointe Béhague, se trouvent deux rochers isolés, appelés *les deux Connétables*. Le plus grand, élevé de 50 mètres environ, peut s'apercevoir à la distance de 25 à 30 milles, par un temps clair : il est de forme ronde, aplati à son sommet, et entièrement dénudé. Le plus petit de ces rochers est plat et à peine élevé de quelques pieds au-dessus de la mer, dans les grandes marées. Ils sont séparés l'un de l'autre par un canal de 1 mille  $\frac{1}{2}$  de largeur, et de 10 à 14 mètres de fond (6 à 8 brasses).

Grand-Connétable.

Les différents auteurs, qui ont écrit sur les côtes de la Guyane, ont donné comme douteuse l'existence d'une batture ou banc que l'on assurait avoir vu briser souvent dans le N. N. O. du Grand-Connétable, mais aujourd'hui le doute n'est plus permis, depuis qu'un navire de la station de Cayenne a constaté par des sondes la présence de ce danger, à 6 milles dans le N. q. N. O. du Grand-Connétable. Je me suis moi-même convaincu de son existence en passant à 4 milles au N.

de cet ilot. La mer était houleuse et brisait sur la batture avec une force et à une hauteur telles qu'il n'était pas possible de confondre ces brisants avec un effet de courant, et qu'il m'a été facile d'en fixer les limites et la position. Je regrette que l'approche de la nuit et l'état de la mer ne m'aient pas permis d'en sonder les abords et m'aient contraint à continuer ma route. La *Boulonnaise* a trouvé, entre le plateau et l'ilot, des fonds de sable dur et de 19 à 23 mètres (11 à 14 brasses) d'eau.

Le Grand-Connétable est sain et peut être rangé de très-près. Le petit, au contraire, est bordé au N. et au S. de brisants qui s'étendent sous l'eau, à  $\frac{1}{3}$  d'encablure environ de la partie découverte du rocher.

Entre les Connétables et les bancs de vase qui bordent la côte, la déclivité du fond est très-régulière et lente; au large de ces ilots, elle croit rapidement, et le brassiage passe promptement de 16 à 35 mètres (de 10 à 20 brasses).

Côte, rivière et  
montagnes de Kaw.

De la rivière d'Approuague à celle de Mahuri, la côte court au N. O., et prend le nom de *côte de Kaw*, de celui d'une petite rivière qui vient se jeter à la mer par une embouchure étroite et peu profonde, perdue au milieu des palétuviers de la côte. En arrière de ces terres basses qui sont à peine visibles à 8 milles de distance, on aperçoit les montagnes de Kaw, dont la chaîne court parallèlement à la côte, présentant une croupe élevée et uniforme qui se voit de très-loin et fait reconnaître cette portion de côte aux bâtiments qui passent au large des Connétables.

Rivière de Mahuri.

La côte de Kaw est bornée à l'O. par la rivière de Mahuri dont l'embouchure se reconnaît de loin par le plateau de Mahuri, l'un des points les plus élevés de l'île de Cayenne, et dont le pied forme la pointe orientale de l'île, en même temps que la limite occidentale de l'embouchure de cette rivière.

Si la rive occidentale de cette bouche se trouve ainsi limitée d'une manière absolue, il n'en est pas ainsi de celle de l'E., car celle-ci varie selon que les palétuviers gagnent sur la mer ou sont enlevés par elle. Ces fluctuations de la côte font régner dans la partie orientale de l'embouchure un plateau de vase qui s'étend parfois jusqu'au parallèle des îles Remires, et rejette le canal navigable du Mahuri vers la côte de l'île de Cayenne. Bien que cette rivière n'offre qu'un faible brassiage à son entrée et présente plus de difficultés de navigation, son mouillage serait préférable à celui de la rivière de Cayenne pour un bâtiment qui aurait un tirant d'eau en dessus de 12 pieds (3<sup>m</sup> 9).

Dans celle-ci, en effet, il est exposé à s'échouer à toute marée, tandis que, dans celle-là, il serait constamment à flot en dedans de la barre.

En même temps que, par un temps clair, on a eu connaissance de la montagne de Mahuri, on a aperçu un peu au large de ce plateau le groupe des îles Remires dont deux seulement sont assez élevées pour être vues de cette distance.

Illes Remires.

Ces îles sont au nombre de cinq, et sont connues aussi sous le nom collectif d'*Ilets*. La plus grande est celle appelée *Ilet-de-la-Mère* : à son pied, dans l'E., sont placées les deux plus petites îles du groupe, appelées *les Deux-Filles* ou *les Deux-Mamelles*, îlots arrondis, élevés de 25 mètres environ au-dessus de la mer. Ils sont séparés de la Mère, et l'un de l'autre par des canaux très-étroits, dans lesquels le courant porte avec violence, et qu'il est prudent d'éviter par un temps calme.

La station des pilotes de la rivière de Cayenne est placée au sommet de l'*Ilet-de-la-Mère* : sa position y est signalée par un mât de pavillon.

La quatrième des îles que l'on rencontre est l'*Ilet-du-Père*, qui est situé à 2 milles, dans le N. N. O. de la Mère. Il est plus petit et moins élevé que celle-ci. A 1 encablure environ de sa pointe Sud, se trouve une roche sur laquelle il ne reste que 4 pieds (1<sup>m</sup> 3) d'eau de basse mer, et à 2 encablures  $\frac{1}{2}$  de sa pointe N. O., il existe également un plateau de roche sur lequel il reste peu d'eau.

Enfin le cinquième Ilet est celui du Malingre, situé à 3 milles dans l'O. N. O. de celui du Père.

La Mère, le Père et le Malingre sont séparés entre eux par des canaux dans lesquels on trouve de 6 à 8 mètres d'eau.

Les Ilets forment dans l'E. de l'île de Cayenne, à 3 milles de distance, une ceinture à terre de laquelle on trouve un fond suffisant pour les navires calant de 12 à 14 pieds d'eau (3<sup>m</sup> 9 à 4<sup>m</sup> 5) et dont la pente est assez régulière. On ne doit cependant y naviguer qu'avec précaution, afin d'éviter deux dangers qui se trouvent placés en dedans des Ilets. La plus orientale de ces deux roches est le *Machoiran-Blanc*, qui découvre à basse mer et marque presque toujours : la plus occidentale, connue sous le nom de *roche Saint-François*, ne découvre jamais ; elle est située à 2 milles environ dans l'O. q. N. O. du Malingre, et sera évitée en passant près du Malingre si l'on passe à terre des Ilets, et en se tenant au N. de l'alignement de cette île par l'*Ilet-du-Père*, quand on sera dans l'O.

Ile de Cayenne.

L'île de Cayenne est bornée : à l'E., par la rivière de Mahuri ; à l'O., par celle de Cayenne ; au S., par un canal naturel qui réunit ces deux rivières ; et au N., par la mer. Montueuse et accidentée, surtout dans sa partie orientale, elle s'aperçoit de loin et présente un aspect tout différent de celui des autres parties de la Guyane. Les baies qui en découpent la côte sont en général sablonneuses, et presque toutes leurs pointes projettent vers le large des roches et des ilots dont les principaux, réunis en groupe, portent le nom d'*Ilets-Dupont*. Leur voisinage de la terre leur enlève toute importance pour la navigation.

L'île, s'abaissant vers l'O., s'y termine par une pointe basse sur laquelle la ville est bâtie, et qui limite à l'E. l'embouchure de la rivière de Cayenne.

Les abords de cette rivière sont d'un difficile accès. Un chenal étroit et peu profond conduit au mouillage devant la ville en traversant, sur une étendue de près de 6 milles, un plateau de vase dure sur lequel la mer brise quelquefois avec violence. Ce banc prend le nom de *Sommes*, et doit son existence aux vases que les courants de la côte et de la rivière déposent à l'embouchure.

La profondeur et la largeur du chenal varient chaque année, selon que les pluies ont été plus ou moins abondantes sur la côte et dans l'intérieur. On conçoit facilement, en effet, que les courants de la rivière et des marées, plus forts après une année pluvieuse, empêchent les dépôts de se former sur les *Sommes* et dans la passe, et enlèvent peu à peu ceux qui s'y seraient arrêtés précédemment. Malgré ces variations, le canal conserve cependant sa direction générale du N. au S.

Des raz de marée violents se font quelquefois sentir sur les *Sommes*, aux époques des syzygies, pendant l'hivernage, et rendent leur navigation dangereuse pour les bâtiments qui voudraient entrer dans la rivière, et presque toujours fatale aux embarcations, qui ont eu l'imprudence de s'y exposer.

Une petite roche, appelée l'*Aimable*, est située sur le bord oriental même du chenal, et à 3 encablures environ de la pointe de la ville. Signalée par une balise, elle est d'un grand secours pour la route à suivre dans la passe.

En dedans de la pointe, et près de la rive sur laquelle est la ville, le chenal a une plus grande profondeur que sur les *Sommes* et forme le port. Il est borné à l'O. par un banc de sable qui ne lui laisse pas plus de  $\frac{1}{2}$  mille de largeur, et prolonge

la rive gauche de la rivière qui prend le nom de *côte de Macouria* depuis la pointe de ce nom située à 2 milles en dessus de la ville jusqu'à la rivière du même nom.

Sur cette côte basse et sablonneuse s'élève un petit morne isolé qui lui emprunte son nom et dont l'apparence, lorsque l'on vient de l'E., est celle d'une île. A 6 milles environ dans l'E. N. E. de ce morne et à la même distance dans le N. 8° O. du fort de Cayenne, l'on rencontre un rocher plat, élevé à peine de quelques pieds au-dessus du niveau moyen des eaux. Il projette, à 1 encablure environ de son pied, un plateau de roches sur lequel la mer brise continuellement. Il est connu sous le nom d'*Enfant-Perdu*, et placé dans la direction du chenal de la rivière, il est un point de remarque très-important pour les navires qui entrent dans le port de Cayenne ou qui en sortent.

Morne Macouria.

Enfant-Perdu.

L'intervalle compris entre la côte de Macouria et l'Enfant-Perdu est presque en entier obstrué par le banc de sable et de vase dure qui s'appuie dans l'E. à la pointe Macouria, et prolonge toute la côté à grande distance, avec une déclivité presque insensible vers le large.

Entre la petite rivière de Macouria, dont l'embouchure est étroite et se distingue avec peine, et celle de Kourou qui est située à 21 milles dans le N. 56° O. de Cayenne, la côte est un peu plus élevée et plus accore que celle dont nous venons de parler. Elle paraît plus abrupte, quoiqu'elle n'ait que l'élévation des palétuviers qui la couvrent jusqu'à la mer. Ses pointes sont plus saillantes et ses approches plus faciles.

Rivière de Kourou.

Trois montagnes isolées, connues sous les noms de *montagnes de la Condamine, de Guatimala et de Pariacabo*, s'élèvent sur les bords de la rivière de Kourou non loin de la mer, et servent à faire reconnaître son embouchure. Celle-ci, formée par deux pointes basses dont la plus au S. se projette sur l'autre, est très-étroite, mais elle offre un fond assez grand pour le passage des navires d'un tirant d'eau moyen. La rivière présente sur les autres cours d'eau principaux de la Guyane l'avantage d'offrir sur la côte voisine un bon mouillage et d'être à petite distance des îles du Salut dont nous parlerons bientôt, comme du seul point des côtes des Guyanes qui puisse présenter un abri assuré aux bâtiments d'un fort tonnage.

A 4 milles dans l'E. de la rivière de Kourou, l'on aperçoit encore un écueil connu sous le nom de *Roche-Garadier*; découvrant de 1 mètre dans les grandes marées, elle est à peine

Roches Garadier  
de Kourou.

visible dans les marées ordinaires. Sa situation sur la route des petits navires qui naviguent sous le vent de Cayenne, et l'incertitude où l'on était de sa position, la rendaient redoutable.

Entre celle-ci et la côte de Kourou, l'on voit encore à mer basse deux autres rochers découverts que l'on appelle *rochers de Kourou* : leur proximité de la terre, dont ils ne sont éloignés que de 1 mille  $\frac{1}{2}$  environ, met les navires à l'abri de leur rencontre. Ceux seulement qui veulent entrer dans la rivière de Kourou ou en sortir pour aller à Cayenne ont à s'en défier.

Pointe Charlotte.

Dans le N. O., à 3 milles de l'embouchure de la rivière de Kourou, on aperçoit une pointe saillante appelée *pointe Charlotte* dont quelques roches garnissent le pied.

Iles du Salut ou du Diable.

Dans le N. E. de la pointe Charlotte, à 7 milles de la côte, est un petit groupe de trois îles, appelé *îles du Salut* ou *du Diable*. Elles sont désignées sous les noms d'*île Saint-Joseph*, *île Royale* et *île du Diable*. Les deux premières, placées au N. O. et au S. E. l'une de l'autre, forment un enfoncement du côté du continent, à angle droit, où l'on trouve un mouillage sûr, très-bien abrité des vents et de la mer. L'île Royale, la plus grande du groupe, offre sur sa côte Nord, non loin des restes de l'établissement qui y avait été fondé il y a quelques années, un puits dont l'eau est, dit-on, potable, et de nombreux bananiers dont les fruits sont récoltés par les caboteurs qui mouillent quelquefois près des îles.

Le mouillage des îles du Salut serait d'une défense facile et offrirait un refuge assuré à des bâtiments poursuivis par un ennemi supérieur en forces. C'est sans contredit la position maritime la plus importante de ces côtes, dépourvues depuis l'Amazonie jusqu'à l'Orénoque de ports capables de recevoir des navires de grande dimension.

Le canal formé par la grande terre et les îles du Salut est sain. Le fond y est de vase et très-uniforme, décroissant régulièrement sur les deux bords du chenal. Quelques roches se trouvent près de la côte ferme, mais à assez petite distance pour ne présenter aucun danger.

M. le commandant Lartigue conseille avec raison aux bâtiments qui naviguent dans le N. des îles du Salut, d'éviter par prudence les gisements N. 21° O. et N. 42° O. du milieu de l'île Royale (île à laquelle il donne dans ses instructions le nom de *Saint-Joseph*), directions dans lesquelles M. Duler signale deux dangers sur le plan qu'il a publié en 1764 ; le premier est situé à 4,000 mètres, et le second à 1,800 mètres

environ de cette île. Bien que ces rochers n'aient pas été retrouvés depuis, on ne doit pas en inférer qu'ils n'existent absolument pas, car l'on sait combien facilement des roches isolées dans des fonds de vase peuvent échapper aux investigations les plus sévères.

De la pointe Charlotte à l'embouchure de la rivière de Sinamari, la côte s'infléchit légèrement vers l'O. et s'abaisse sensiblement jusqu'à un bouquet de palétuviers dont l'élévation signale la pointe Est de la bouche de cette rivière.

Dans l'O. 7° N. des îles du Salut, à environ 10 milles de distance, l'on rencontre, à 2 milles de la côte, une chaîne de roches connue sous le nom de *battures de Malmanouri*. Elle a 2 milles d'étendue de l'E. à l'O. et 1 mille du N. au Sud. Ses abords, de vase très-dure, se signalent à une grande distance par une mer très-dure et incomparablement plus forte que partout ailleurs sur ces côtes. A 2 et 3 milles de distance, on en aperçoit les brisants et quelques points saillants, surtout à son extrémité Ouest.

Battures de Malmanouri.

Dans le S. O. de ces rochers, à 9 milles dans l'intérieur, apparaît la montagne du Diable, morne conique et élevé qui domine toute cette côte et peut être vu de 20 milles par un temps clair.

Montagne du Diable.

Il en est de même du mont Corosoni, autre morne situé à 10 milles environ dans l'O. N. O. de la montagne du Diable.

Montagne Corosoni.

Entre les battures de Malmanouri et la rivière de Sinamari, on aperçoit, se confondant avec la côte, une petite île basse, appelée *île Verte*. Elle est aujourd'hui liée à la côte par un plateau de vase qui laisse à peine passage aux petites embarcations, et il est probable que bientôt le canal aura entièrement disparu.

Île Verte.

De l'île Verte à l'embouchure de la rivière de Sinamari, la côte continue à courir vers l'O. N. O., basse et n'offrant de remarquable qu'un bouquet de palétuviers placé non loin de la pointe orientale de la bouche de cette rivière. Un banc de vase, s'étendant à 6 milles au large, rend celle-ci d'une reconnaissance difficile, lorsque l'on vient du N. ou de l'Ouest. Cependant elle peut être indiquée par le gisement de la montagne Corosoni.

Rivière de Sinamari.

Dans l'O. de cette rivière la côte est sablonneuse et basse ; elle est garnie sur une distance de 5 milles environ d'un banc de roches, appelé *rochers de la Toulonnaise*, qui prolonge la plage. Son voisinage de la côte et en même temps le



fond que l'on trouve sur ses abords diminuent son importance.

Roche Bourgeois.

Il en est de même de la roche Bourgeois, située près de terre entre la rivière de Conamana et celle d'Iracoubo que l'on rencontre dans l'O. de celle de Sinamari.

Rivières de Conamana et d'Iracoubo.

Ces deux cours d'eau ont leurs embouchures étroites et encombrées de vases qui n'en permettent l'entrée qu'aux caboteurs. L'embouchure du premier est à peine visible, même à petite distance de la côte; celle du second est plus facile à reconnaître et se distingue surtout par les habitations qui sont près d'elle.

Montagnes d'Iracoubo.

La côte voisine est, en outre, signalée par les montagnes d'Iracoubo, mornes coniques, situés dans l'intérieur et visibles à 15 milles au large par un temps clair. Ce sont les derniers points culminants que l'on aperçoive jusqu'au Maroni.

Dans l'O. de la rivière d'Iracoubo la côte est très-basse et présente une assez grande étendue de terres noyées et des lagunes séparées de la mer par une plage de sable sur laquelle s'élèvent de distance en distance des bouquets d'arbustes.

Rivière d'Organabo.

La rivière d'Organabo, étroite et sans profondeur, débouche à la mer dans l'E. de ces terres noyées, non loin d'une petite pointe dominée par un bouquet de palétuviers qui a de loin l'apparence d'un îlot auquel les caboteurs ont donné le nom d'*Îlet-aux-Canards*. C'est le seul point reconnaissable que l'on rencontre jusqu'à l'embouchure du Maroni.

Rivière de Mana.

A 10 milles dans l'O. de ce point, la côte, toujours basse à son pied, s'élève graduellement vers l'intérieur et se projette sensiblement vers le N. jusqu'à la pointe Nord de l'embouchure de la rivière de Mana. Cette pointe, appelée pointe de l'*Isère*, est extrêmement basse et sert d'appui à un grand banc de vase molle qui s'étend à plus de 6 milles au large et forme la bouche de la rivière de Mana, dans laquelle les caboteurs eux-mêmes ne peuvent entrer qu'à la pleine mer.

Rivière de Maroni.

De la bouche de la rivière de Mana à la pointe Française qui limite à l'E. l'embouchure du Maroni, la côte est plus élevée et court la distance de 6 milles environ dans la direction de l'O.  $\frac{1}{2}$  N.

A la pointe Française, la rive droite du Maroni tourne brusquement au S. S. O. Elle fait place à une pointe moins saillante sur la rive gauche, appelée pointe *Hollandaise* et remarquable par deux mamelons qui du large apparaissent comme deux petits îlots. Celle-ci limite à l'O. l'embouchure de la rivière.

A partir de cette pointe, la côte court au N. N. O. et au N. O. et reprend bientôt la direction générale de l'O. q. N. O. Le massif de terres situé sur la rive gauche du Maroni au N. de la pointe Hollandaise est remarquable non-seulement par son élévation, plus grande que celle de la côte qui la précède, mais encore par trois mamelons qui le couronnent et en sont les points de reconnaissance.

Cette portion de côte forme avec la pointe de l'Isère une baie dans laquelle la rivière de Mana et celle du Maroni débouchent à 6 milles de distance l'une de l'autre. La rencontre de leurs deux courants détermine dans la partie Est de cette baie un grand plateau de vase qui s'étend à près de 6 milles vers le large, et dans la partie Ouest deux bancs de sable qui prolongent la côte à 3 milles de distance et brisent à marée.

Entre ces deux qualités de fond les eaux du Maroni ont creusé un canal qui semble devoir conduire dans la rivière. Il n'a pas moins de 12 pieds (4<sup>m</sup>) de profondeur et près de 1 mille de largeur à basse mer, en sorte que, s'il était reconnu qu'il s'étend dans le fleuve, celui-ci acquerrait une importance maritime que son éloignement de Cayenne lui a refusée jusqu'aujourd'hui.

La côte plus élevée, ainsi que nous l'avons dit, à l'O. du Maroni que dans l'E., continue à courir à l'O. q. N. O. en conservant à peu près la même hauteur jusqu'au poste d'Orange que l'on a peine à reconnaître au milieu des arbres qui couvrent toute cette côte. De ce point jusqu'à la pointe Browns qui limite à l'E. l'embouchure de la rivière de Surinam, la côte s'abaisse et présente de distance en distance des terres noyées et des plages de sable. Rien, du reste, ne peut servir à la faire reconnaître, si ce n'est le poste de Mott-Crique, situé à 6 milles environ de celui d'Orange et quelques habitations semées de loin en loin.

La pointe dite *Browns*, formant un massif plus élevé que les terres qui la précèdent, est d'une reconnaissance sinon facile, du moins plus sûre qu'aucun autre point de la portion de côte comprise entre le Maroni et le Surinam. Quelques bâtiments se rendant d'Europe dans cette dernière rivière reconnaissent la rive gauche du Maroni avant de pousser plus à l'O. ; mais je crois plus sûr de courir sur le sixième parallèle jusqu'aux sondes de 8 brasses (13<sup>m</sup>) et de mettre alors assez de N. dans la route pour prolonger la côte entre 8 et 5 brasses (13 et 8<sup>m</sup>) jusqu'à reconnaître le massif de Browns.

Pointe Browns.

Les approches de cette pointe sont défendues par un banc de vase et sable vasard qui s'étend à 2 milles environ dans le N. O. et rejette vers le S. la passe de l'embouchure de la rivière de Surinam. L'accote de ce banc, qui tient à la côte et assèche en partie dans les basses mers, est indiquée par deux bouées qui assurent l'entrée de la rivière. Celle-ci est navigable jusqu'à la ville de Paramaribo, devant laquelle peuvent se rendre des bâtiments d'un tirant d'eau de 15 pieds. A 2 milles en dessous de la ville, un banc de vase appuyé à la rive gauche rétrécit le canal et le rejette sur le bord opposé, formant dans toute la largeur de la rivière un banc que les grands navires ne peuvent franchir à basse mer.

A mi-distance de la pointe Browns à Paramaribo, la rivière de Surinam reçoit un affluent considérable, la Comewine, qui est navigable dans une partie de son cours pour des bâtiments d'un tirant d'eau moyen.

De l'embouchure du Surinam à celle du Corentyn qui sert de limites aux Guyanes hollandaise et anglaise, la côte court de l'E. à l'O., n'offrant de point un peu saillant que la pointe de Saramaca, à 40 milles environ de l'embouchure de la première de ces deux rivières. Cette pointe, plus élevée que le reste de la côte, se projette vers le N. et sert à faire reconnaître l'embouchure commune des rivières de Saramaca et de Copenham que l'on rencontre à environ 2 milles dans l'O.

La côte n'ayant pu être reconnue dans ses détails par la *Boulonnaise* dans l'O. de la rivière de Surinam, je me contenterai d'indiquer comme renseignements généraux qu'elle est basse comme celles des autres parties des Guyanes que nous avons décrites, qu'elle présente en général des fonds de vase peu profonds, et que l'on doit notamment se méfier des approches du Corentyn, dont l'embouchure présente des bancs de sable qui se projettent au large.

Rivière de Berbice

Du Corentyn à la rivière de Demerary, la côte se relève en décrivant un léger arc et court à l'O. N. O., coupée de plusieurs rivières dont la plus importante est celle de Berbice. L'embouchure de cette dernière est signalée par un feu flottant, mouillé à 5 milles environ dans le N. N. E. de la pointe Est de la rivière, et servant en même temps de station aux pilotes.

Rivière de Demerary.

Dans l'O. de Berbice, les petits fonds s'étendent davantage au large de la côte à mesure que l'on s'approche de la pointe de Demerary sur laquelle est placé un phare à l'extrémité Nord de la ville de Georgestown.

A 6 milles environ dans le N. E. de ce phare se trouve mouillé un bateau dont la position est signalée de nuit par un feu et sur lequel se tiennent les pilotes de la rivière.

L'embouchure du Demerary, très-large en apparence, n'offre cependant qu'une passe de moins de  $\frac{1}{2}$  mille de largeur, limitée à l'E. par le banc de vase de la pointe du phare, et à l'O. par les atterrissements progressifs de la rivière. Les bords de cette passe sont signalés par deux bouées, l'une rouge et l'autre blanche.

---

---

## CHAPITRE II.

### ROUTE A FAIRE POUR SE RENDRE D'EUROPE A CAYENNE.

---

Avant d'entrer dans la discussion des routes à faire, il est indispensable de résumer en quelques mots ce qui a été dit ailleurs sur les vents et les courants que l'on doit rencontrer dans les parages que l'on aura à parcourir.

On a vu que sur les côtes des Guyanes les vents soufflent de l'E. au N. E. pendant l'hivernage, et de l'E. au S. E. pendant la saison sèche ou l'été. L'on a vu également que la zone des vents variables et des calmes qui sépare les vents alizés des vents généraux s'approchait rarement à moins de 50 lieues de la côte, et qu'on doit nécessairement la traverser pour se rendre d'Europe à la Guyane, aussi bien que la zone du grand courant principal que nous avons vu prolonger toute la côte d'Amérique, en suivant à peu près le gisement général de celle-ci.

La traversée d'Europe à la Guyane ne présente d'autres difficultés que la navigation à travers ces deux zones, et nous allons chercher à rendre cet obstacle moins grand en donnant quelques indications qui nous sont fournies par notre propre expérience et surtout par celle de M. le capitaine Lebourch, habile navigateur, réputé à juste titre posséder, mieux que tout autre marin de la colonie, les secrets de cette navigation.

La zone des vents variables et des calmes est d'autant plus large que l'on est plus près de la côte d'Afrique. Elle dépasse rarement vers le N. le 10° degré de latitude N., et disparaît presque entièrement à l'O. du 53° méridien. L'expérience semble démontrer que la portion de cette zone où les calmes sont les plus tenaces et les plus complets est celle comprise entre le 38° et le 43° degré de longitude.

D'après ces données générales, on voit que la route la plus favorable à faire serait celle qui couperait le 10<sup>e</sup> parallèle de latitude Nord à l'O. du 43<sup>e</sup> degré de longitude. Cependant, la possibilité d'être sousventé par le courant principal doit d'un autre côté faire craindre de couper ce parallèle par une longitude trop Ouest. Il faut donc coordonner l'avantage de traverser la zone des calmes, dans la plus petite largeur, avec la certitude de ne pas être exposé à être porté sous le vent de l'atterrage. C'est pour remplir cette double exigence d'une bonne route que je conseillerais avec le capitaine Lebourch de faire route en toute saison, en quittant les côtes d'Europe, de manière à venir par le chemin le plus direct, couper le 10<sup>e</sup> parallèle entre le 46<sup>e</sup> et le 48<sup>e</sup> degré de longitude, de manière à traverser la zone des calmes dans l'O. de sa portion la plus difficile que les marins désignent sous le nom de *Pot au Noir*, et à se trouver encore assez à l'E. pour pouvoir par les vents régnants atterrir ainsi que nous allons le dire plus bas.

Quand on sera parvenu au 10<sup>e</sup> parallèle par la route que nous avons dite, on gouvernera en comptant un quart et demi pour contrebalancer l'effet du courant principal portant au N. O. de manière à venir atterrir sur les côtes, par les sondes de 16 à 17 mètres (10 brasses environ), par la latitude de 3° 30'.

Par ce brassiagé et sous ce parallèle, on ne devra pas tarder à voir la côte du haut de la mâture, si le temps est clair, et on pourra dans cette circonstance s'approcher hardiment en faisant le N. O. jusque par 11 ou 12 mètres (7 brasses) de fond. Quand on aura atteint ce brassiagé, on gouvernera de manière à prolonger la terre en se tenant en garde contre le plateau du banc du cap d'Orange qui se prolonge à 15 milles environ au large de ce cap. Le N.  $\frac{1}{2}$  O. ou le N.  $\frac{1}{2}$  E. suivant qu'il y a jusant ou flot, fera généralement prolonger la côte par les fonds de 11 à 14 mètres que l'on doit chercher à conserver, sans s'écarter trop sensiblement de la route donnée. Quand, par cette route, on sera arrivé par le travers de la rivière de Cachipour, on s'apercevra d'un saut de sonde sensible, sans qu'il soit cependant très-subit, de 15 à 25 mètres : puis bientôt le fond se maintiendra encore assez uniforme après avoir diminué, jusque sur le parallèle du cap d'Orange. Lorsqu'on s'estimera rendu près de ce point, on devra bien suivre la sonde qui seule pourra indiquer la position du navire, par un saut subit et considérable de 17 et 20 mètres (10 et 12 bras-

ses) à 30 et 40 mètres (18 et 24 brasses). Dès que par deux ou trois sondes consécutives on se sera assuré de ce changement subit dans le fond, on gouvernera à l'O. q. N. O. pour reconnaître le Grand-Connétable sur lequel on fera route si on a pu l'apercevoir avant la nuit; sinon, on se rapprochera de la côte en mettant le cap à l'O., et quand on aura rencontré les fonds de 5 brasses (8<sup>m</sup>), on prolongera la terre en se tenant par ce brassiage, jusqu'à ce que l'on ait reconnu le Grand-Connétable.

Les bâtiments calant moins de 5 mètres passeront sans aucun risque à terre des Connétables et continueront à prolonger la côte par le même brassiage jusqu'aux îles Remires où se trouvent les pilotes. Quant aux grands navires, ils passeront au N. du Grand-Connétable dans le large canal qui le sépare des battures qui en sont à 6 milles dans le N. q. N. O., et ils attendront le pilote au large des Ilets, soit à l'ancre, soit à la voile.

Je ne conseillerai qu'aux bâtiments connaissant bien cette côte de continuer leur route, après avoir doublé le cap d'Orange, s'ils n'ont pu reconnaître le Grand-Connétable avant la nuit. Ils agiront prudemment ceux qui n'ayant pas l'habitude de cette navigation, mouilleront pour attendre le jour, lorsqu'après avoir doublé le cap d'Orange, ils auront, en faisant route à l'O. q. N. O., trouvé les fonds de 16 mètres (10 brasses).

Si le tirant d'eau du bâtiment ne dépassant pas 5 mètres est cependant trop grand pour qu'il puisse entrer dans la rivière, il pourra mouiller dans l'E. de l'Enfant-Perdu, en relevant également le fort au S. S. O., puis le pilote le conduira au mouillage des grands navires dans le N. N. O. de l'Enfant-Perdu, à 5 milles environ, sur le grand banc de vase molle qui s'étend dans le N. E. de la rivière de Macouria. Il pourrait hors de la saison des ras de marée mouiller entre l'Ilet du Père et celui de la Mère, un peu en dedans de leur alignement. Ce serait, quand bien même il ne devrait pas y rester, le mouillage le plus commode pour l'embarquement de son pilote. J'ai souvent pris ce mouillage et n'ai eu qu'à m'en louer, surtout quand, arrivé pendant la nuit, je voulais profiter de la marée du matin pour entrer.

Les petits navires trouveront un abri sûr, en dedans de l'Ilet de la Mère qui peut être approché à petite distance et offre à 2 encablures de la côte Ouest un petit plateau de vase molle sur lequel la mer est parfaitement belle même dans les ras de marée.

On voit qu'en somme la route à faire pour se rendre d'Europe à Cayenne ne présente aucune difficulté sérieuse autre que la rencontre de la zone des calmes. C'est là que les bâtiments sont souvent arrêtés pendant une ou plusieurs semaines, quand ils coupent le 10<sup>e</sup> parallèle à l'E. du 43<sup>e</sup> degré. Il arrive parfois que, lorsque cette zone se rapproche de la côte et se confond avec le grand courant principal, on se trouve entraîné dans l'O. par celui-ci. L'on ne peut alors éviter d'être souvent qu'en profitant de toutes les brises de vents variables pour faire du chemin dans le S. et même le S. E. s'il est nécessaire : si, dans ces circonstances, on peut trouver fond même par 60 brasses (97<sup>m</sup>), on peut avec avantage mouiller une ancre à jet sur deux grelins ou aussières, et attendre ainsi que le vent s'élève et permette de faire route. Il m'est arrivé de rester ainsi pendant trois jours sur une ancre à jet mouillée par 65 brasses (105<sup>m</sup>) de fond, et je n'ai dû qu'à cette détermination, de n'être pas entraîné fort loin à l'O.

J'ai indiqué une seule route à faire en toute saison, parce que j'ai reconnu par moi-même et douze traversées dont le capitaine Lebourch a bien voulu me communiquer les tableaux que les mêmes circonstances se représentaient généralement en toute saison sur la route que j'ai conseillée. Sur toute autre, au contraire, on trouve une trop grande irrégularité d'une année à l'autre dans la même saison, pour qu'il soit possible d'établir une règle à laquelle on puisse se fier.

Route à faire pour prolonger la côte des Guyanes de l'E. à l'O.

Si partant du méridien de Cayenne, on veut se rendre à un port sous le vent, on pourra hardiment prolonger la côte par 8 et 10 brasses de fond en prenant de loin en loin connaissance des points de la côte que nous avons indiqués comme pouvant servir de remarques : les îles du Salut, les montages d'Iracoubo, l'embouchure du Maroni, le massif de Browns-Point, le phare flottant de Berbice, et l'entrée de la rivière de Demerary. Les vents et les courants, portant constamment de l'E à l'O., on n'a d'autre indication à donner sur cette route que celle de se défier des bancs de vase indiqués sur la carte et que projettent généralement vers le large les pointes et les embouchures de rivières. En se tenant par le brassiage indiqué on ne courra aucun risque de les rencontrer.

Routes à faire pour remonter la côte de la Guyane de l'O. à l'E.

Route par la côte.

La constance des vents généraux, la vitesse du courant principal et son voisinage de la côte, la faible largeur de la zone dans laquelle l'influence des marées se fait sentir, et enfin l'impossibilité de s'approcher de la terre pour profiter des courants de marée, rendent la navigation de l'O. à l'E. d'une extrême difficulté. Les très-petits navires seuls, à voiles auriques, remontent sinon facilement, du moins assez promptement parce que leur faible tirant d'eau leur permet de se tenir constamment à terre du grand courant principal. La promptitude de leur manœuvre d'un autre côté leur permet de profiter des plus petites variations du vent.

Mais il n'en est pas ainsi pour les bâtiments à voiles carrées et ayant un tirant d'eau de 3 et 4 mètres, et pour eux, la navigation de la côte exige une connaissance parfaite des localités et, à son défaut, des indications détaillées et précises que je vais chercher à exposer aussi clairement et aussi brièvement qu'il me sera possible.

Afin de faire mieux comprendre ce que nous allons dire, je vais supposer que l'on ait à faire remonter de Cayenne au Para un bâtiment calant de 12 à 15 pieds (4 à 5<sup>m</sup>) d'eau. Je choisis cette partie de la côte comme celle qui offre le plus de difficultés, et je prends en même temps le plus grand navire qui à mon avis puisse tenter, avec espoir de réussite, la navigation dont il est question.

Le bâtiment étant supposé à l'ancre, au large de l'Enfant-Perdu, et les vents à l'E. S. E. nous prendrons babord-amures au commencement du jusant et nous continuerons cette bordée jusqu'à ce que la sonde ne nous accuse que 1 pied d'eau sous la quille. Prenant alors tribord-amures nous courrons au N. E. jusqu'à rencontrer les sondes de 25 pieds (8<sup>m</sup>), qui sur toute la côte sont généralement sur la limite de la zone dans laquelle les marées se font sentir. Lorsqu'après avoir louvoyé ainsi, en bornant les bordées du large au brassiage ci-dessus, et celles de terre à 1 pied environ en dessus du tirant d'eau, nous nous estimerons dans le voisinage de la roche Saint-François, nous devons naviguer avec prudence et limiter nos bordées babord-amures à l'alignement du Malingre par le Père. Lorsque la bordée nous permettra de passer entre cette roche et le Malingre, nous continuerons les mêmes amures aussi longtemps

que le tirant d'eau nous le permettra, et dès lors nous louvoierons entre les îles Remires et la côte.

La première marée nous conduira généralement dans le voisinage de l'Îlet de la Mère où nous mouillerons pour attendre le jusant suivant.

Lorsque celui-ci commencera à se faire sentir nous mettrons sous voiles, et mettant babord-amures nous nous approcherons de la côte du Mahuri autant que le tirant d'eau nous le permettra en serrant le vent le plus près possible afin de profiter du courant de la rivière qui porte dans le N. N. E. à terre des Îlets. Nous louvoierons ainsi pendant toute la durée de la marée, nous approchant de la côte autant que le fond le permettra et ne dépassant pas vers le large le brassiage de 8 mètres (5 brasses).

En continuant la même manœuvre, à chaque jusant nous atteindrons le cap d'Orange où nous attend la plus grande difficulté de cette navigation. Nous parviendrons cependant à le doubler, en ayant soin de renfermer nos bordées dans les mêmes limites que précédemment.

Le gisement de la côte depuis le cap d'Orange jusqu'à l'île de Maraca rend facile la navigation de cette partie; et d'un autre côté, le courant principal s'éloignant de plus en plus de la terre, par l'action des marées de l'Amazone, nos bordées pourront s'étendre vers le large, jusqu'aux fonds de 15 mètres (10 brasses). Dès que nous aurons dépassé la rivière de Cachipour, les courants de jusant porteront avec vitesse dans le N. E. et nous permettront en général de courir la bordée de bâbord pendant toute la durée de la marée. Mais aussi, le flot portant au S. O. avec une vitesse d'autant plus grande que l'on se rapproche plus de Maraca, nous serons dans l'obligation de passer toutes les marées de flot au mouillage, à moins que nous ne nous trouvions au large et que le vent ne nous soit favorable.

Nous devons suivre les mêmes errements jusqu'à ce que nous soyons à l'E. du grand plateau qui s'étend au large de l'île de Maraca, et même, suivant le vent, jusqu'à ce que nous ayons dépassé la longitude de l'île Mexiana. En général, cependant, nous pourrions, de l'extrémité N. E. de ce plateau, atteindre le méridien de Salinas, sans être dans l'obligation de mouiller.

On voit que cette navigation exige une surveillance de tous les instants, un équipage exercé, un navire ayant de bonnes qualités, et une grande étude des heures d'établissement et

de la direction des courants, sur les différents points de la route à parcourir. On trouvera les deux derniers éléments dans les tableaux publiés à la suite des instructions nautiques sur la navigation des côtes septentrionales du Brésil. L'étude des routes faites par la *Boulonnaise* sera, je crois, un auxiliaire utile pour la navigation sur la côte de la Guyane.

S'il s'agissait de remonter toute autre portion de la côte des Guyanes, on devrait suivre les mêmes indications quant aux limites des bordées et, suivant le vent, on mouillera à la fin de chaque jusant, ou l'on étalerait le flot à la voile.

Il serait toujours très-difficile à un bâtiment qui ne réunirait pas toutes les qualités de marche, de sûreté d'évolutions et de promptitude dans la manœuvre, de suivre la route que nous venons de tracer. Il serait plus facile à tout bâtiment carré dépourvu d'une de ces conditions, en ayant un tirant d'eau de plus de 4 mètres, de prendre la route dont nous allons parler ci-après et que je crois préférable en tous points à celle qui faisait couper le tropique aux navires qui, de Cayenne, se rendaient dans un port du Brésil.

Route par le large  
entre le 8° et le  
10° parallèle.

Je suppose que, partant de Cayenne, nous ayons les vents généraux de l'E. au S. E. nous courrons la bordée de tribord jusqu'à ce que nous soyons au N. du grand courant principal dont nous atteindrons la limite entre le huitième et le dixième parallèle. Quand les observations de longitude auront accusé que nous sommes sortis du grand courant portant au N. O., nous prendrons les amures à bâbord, et, généralement, cette bordée nous permettra d'atteindre l'extrémité Ouest d'une zone de courant portant à l'E., qui prolonge le courant principal, en s'élargissant, à mesure que l'on s'avance dans l'E. et qui s'étend du 55° au 28° méridien.

Bien que la direction générale de ce contre-courant soit de l'O. à l'E., elle est cependant variable et semble échapper à toute règle fixe. La position en latitude et la largeur de la zone qu'il occupe, sont aussi variables que sa direction et sa vitesse. Aussi ne peut-on pas établir d'une manière absolue les limites entre lesquelles on devra naviguer pour rester constamment dans cette zone, et ne doit-on s'en rapporter qu'aux observations astronomiques pour connaître la direction du courant sous l'influence duquel on se trouve.

Je crois cependant que l'on peut dire, en termes généraux, que le contre-courant dont nous parlons commence à se faire sentir sous le 55° méridien, entre le huitième et le dixième pa-

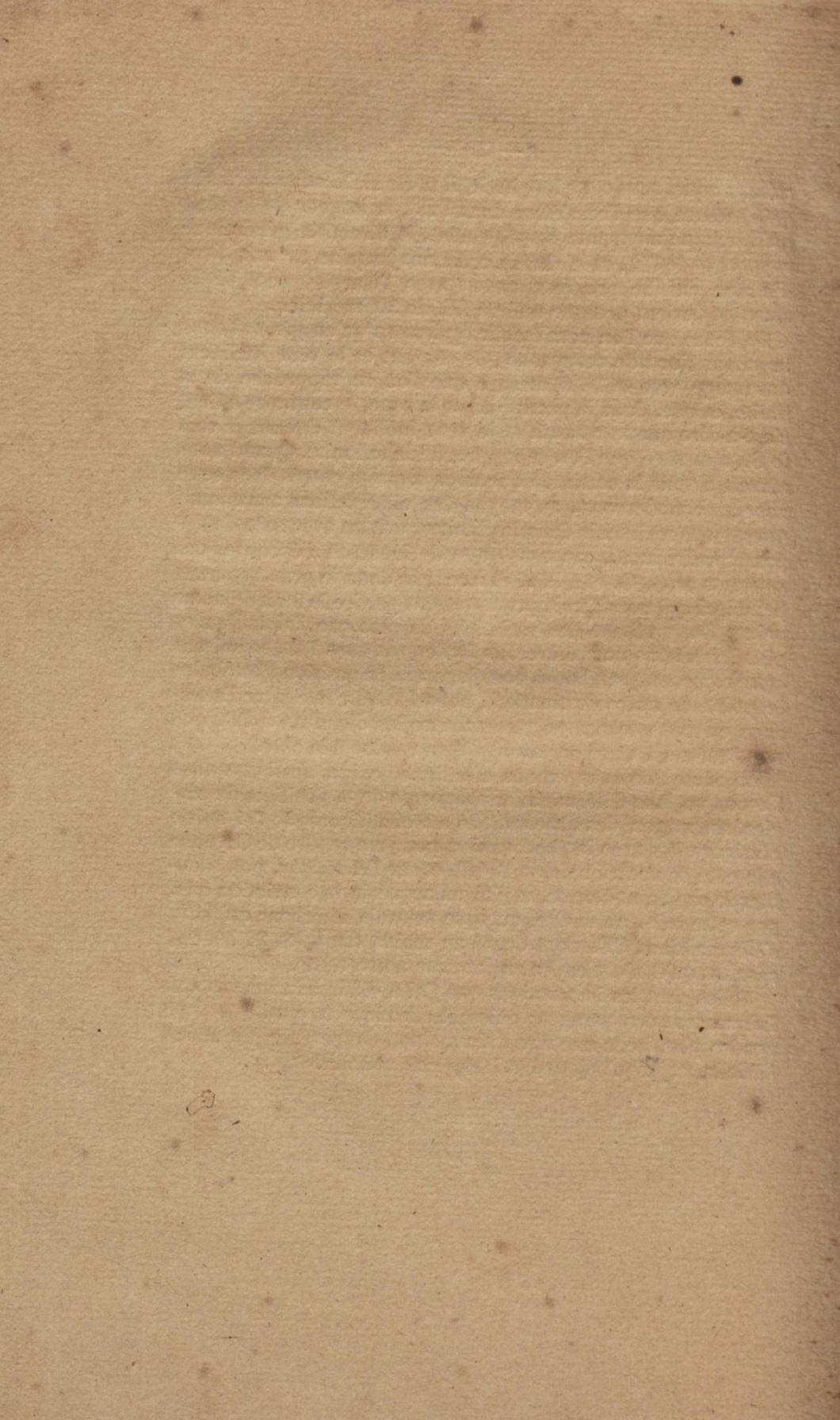
rallèles : que, sous cette longitude, il porte au N. et au N. N. E.; qu'à mesure que l'on s'élève dans l'E., la largeur de la zone qu'il occupe augmente sensiblement, la direction générale se rapproche de l'E., et la vitesse, croissant jusqu'au 40° méridien, diminue ensuite progressivement avec l'élargissement de la zone, et devient presque nulle à l'E. du 28° méridien.

Je pense que l'on peut établir également qu'en général dans la partie Nord de cette zone, le courant et le vent inclinent davantage vers le N. à mesure que l'on se rapproche de la limite, et que, dans la partie Sud de la zone, le contraire a lieu, c'est-à-dire que le courant et le vent inclinent davantage vers le S., à mesure que l'on se rapproche de sa limite. Quand nous aurons acquis la certitude que nous sommes entrés dans cette zone, nous devons, au moyen des observations astronomiques, nous maintenir dans les limites, évitant avec soin de dépasser celle du S., car nous ne tarderions pas à éprouver des courants au S. O. et à l'O., et à rentrer dans le grand courant principal qui nous ferait promptement perdre le fruit de notre peine. En profitant des variations de vent que j'ai indiquées plus haut, nous nous élèverons facilement dans l'E., en suivant cette route, et, quand nous nous jugerons en position d'atteindre le point de notre destination, nous ferons route pour l'atterrage en nous tenant en garde contre les courants à l'O. que nous aurons à traverser avant d'être rendus à la côte.

La route que nous venons d'indiquer exige, ainsi que nous l'avons vu, une détermination fréquente de la position du navire, au moyen des observations astronomiques. Je l'ai suivie plusieurs fois avec la *Boulonnaise*, pour me rendre de Cayenne à la côte septentrionale du Brésil, et sur l'*Astrolabe*, pour doubler le cap Saint-Roque, et j'ai pu acquérir la conviction que, par cette voie, un navire, quelque mauvais marcheur qu'il fût, s'élèvera dans l'E. de 1 degré au moins dans les 24 heures, résultat qu'il n'obtiendra sur aucune autre route.

Telles sont les instructions que j'ai à offrir aux marins qui fréquentent ces parages; puissent-elles leur être utiles et leur rendre plus facile une navigation, sinon dangereuse, du moins difficile, et jusqu'aujourd'hui trop peu connue!

---



---

## TABLE.

---

	Pages.
Avant-propos.....	3
CHAPITRE I <sup>er</sup> . — Description de la Guyane française, depuis le cap Nord jusqu'à la rivière de Maroni.....	5
CHAPITRE II. — Route à faire pour se rendre d'Europe à Cayenne.....	22
Route à faire pour prolonger la côte des Guyanes à l'E. et à l'O.....	23
Routes à faire pour remonter la côte de la Guyane de l'O. à l'E.....	26

---





