

REF HAJAC0002
DENQ 2013-2015
COPY © ISPAN ; © RMICCPD ; © UNESCO ; (c) MCC
NOMS Duhau Isabelle ; Davoigneau Jean
ETUD Classement centre historique

Photo façade principale



DESIGNATION

DENO ville

APPL

VOCA
ACTU

TICO Ville de Jacmel

PART

Photo complémentaire 1



LOCALISATION

DPT Sud-Est

COM Jacmel

AIRE Jacmel Centre historique

LIEU

ADRS

ZONE mercator

COORM N : 18° 14' 469" ; W : 72° 32' 542 " ; N : 18° 14' 469" ; W : 72° 31' 735" ; N : 18° 13' 930" ; W : 72° 31' 735" ; N : 18° 13' 930" ; W : 72° 32' 542"

Photo complémentaire 2



L'incendie de Jacmel en 1896. Photo prise d'un bateau dans la rade de Jacmel. (courtoisie des Frères de l'Instruction Chrétienne de Jacmel).

HISTORIQUE

SCLE

DATE

JDAT

AUTR

JATT

PERS

HIST Il semble que la fondation de Jacmel remonte à la période espagnole ainsi qu'en atteste une carte de 1564, localisant une *Villanueva* dans la baie. En l'état actuel des connaissances, l'histoire de la ville commence avec l'occupation des Français, qui durant la seconde moitié du XVII^e siècle, disputèrent l'ouest de l'île aux Espagnols et intégrèrent cette portion du territoire aux possessions françaises, en 1697, la transformant jusqu'à faire d'Haïti sa colonie la plus productive grâce au système de l'esclavage. Le 19 septembre 1896 un terrible incendie éclate au Bel Air qui se répand dans toute la ville. Seule la rue du Commerce, Anbalavil, est en partie épargnée et notamment les maisons de la veuve Jules Labarre (aujourd'hui hôtel Florita³²) construite en 1888 et celle de Melcour Poux³³, datant de 1895.

DESCRIPTION

Photo toiture

MURS

TOIT

ETAG

VOUT

ELEV

COUV

ESCA

DESC

Jacmel est née de la présence d'une baie de près de 4 km de large et profonde de 3 km où les navires marchands pouvaient mouiller, un petit mouillage entre la côte et un grand récif, un grand mouillage au-delà de ces rochers, pour les plus gros bateaux. La côte très escarpée, la mer souvent houleuse et les fréquents raz-de-marée rendaient l'approche dangereuse. Le relief des terres cernant la baie, entourée de mornes, et les embouchures de la Petite rivière de Jacmel, de la rivière des Orangers et de la Grande rivière de Jacmel dans laquelle conflue légèrement en amont la rivière de la Gauche et celle de la Gosseline, expliquent que la ville même se soit implantée dans l'angle nord-est de la baie, au-delà du débarcadère.



REMA

TECH

TYPO

TYPGAL

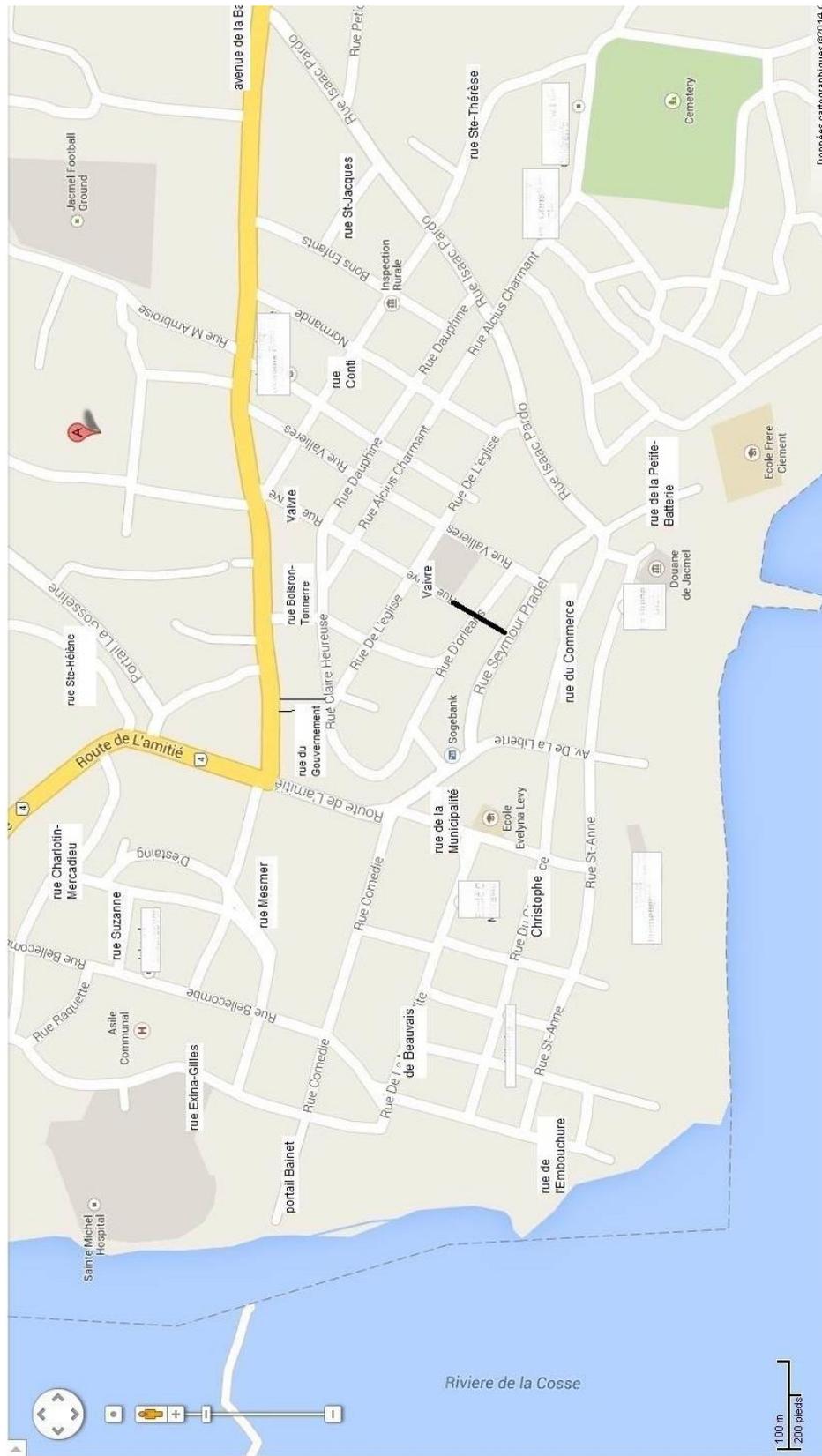
PILMAT

ETAT

INTE

STAT

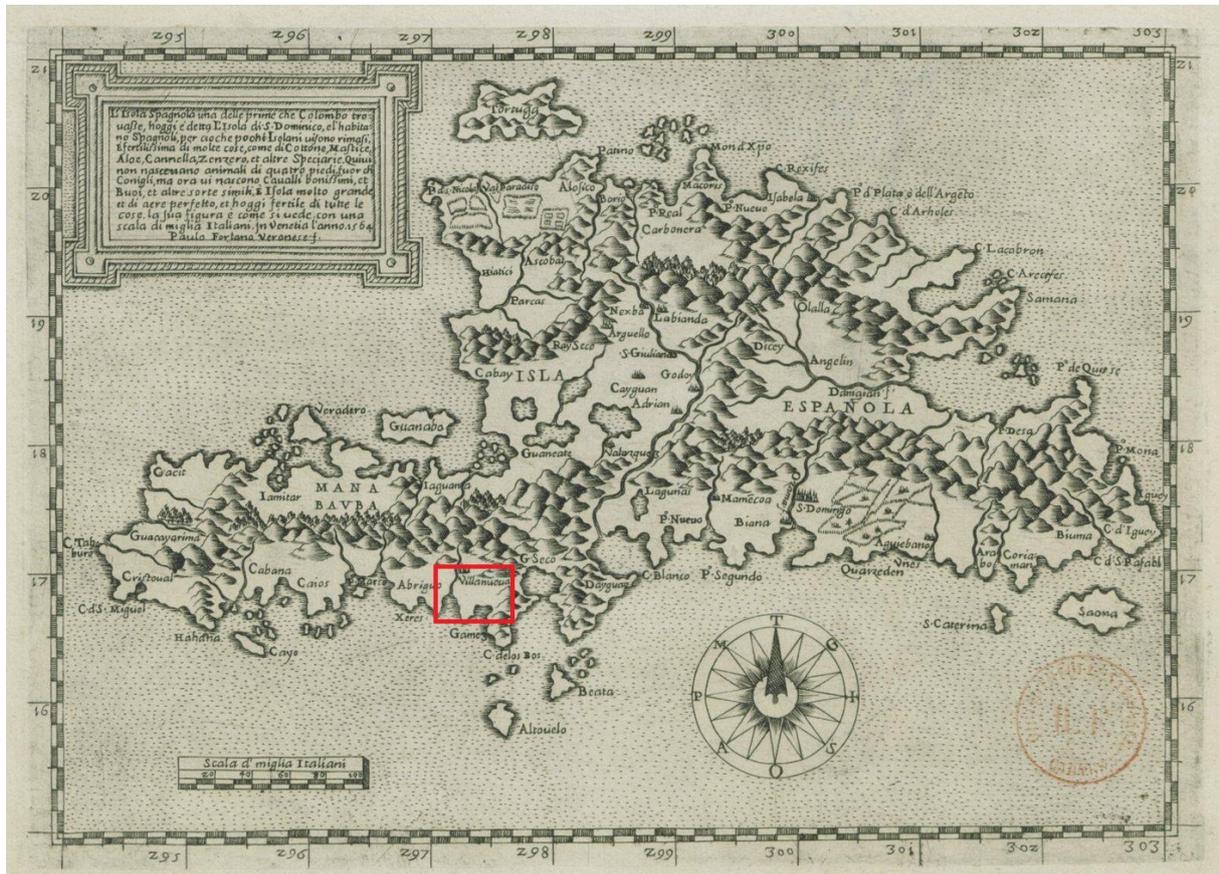
INVPREC



Jacmel aujourd'hui. Noms des rues tels qu'ils ont été relevés par les recenseurs en 2013/2014.
© Googlemap.

Ville

La fondation de Jacmel semble remonter à la période espagnole ainsi qu'en atteste une carte de 1564, localisant une *Villanueva* dans la baie. En l'état actuel des connaissances, l'histoire de la ville commence avec l'occupation des Français qui, durant la seconde moitié du XVII^e siècle, disputèrent l'ouest de l'île aux Espagnols et intégrèrent cette portion du territoire aux possessions françaises, en 1697¹, la transformant jusqu'à faire d'Haïti sa colonie la plus productive grâce au système de l'esclavage.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

L'isola Spagnola una delle prime che Colombo trovasse hoggi è detta l'isola di S. Domingo. Carte par Paulo Forlano Veronese f., gravée par Paolo Forlani, [s.n.] (Venetia), 1564.

© BnF (ark:/12148/btv1b550046707)

Jacmel est née de la présence d'une baie de près de 4 km de long et de 3 km de large où les navires marchands pouvaient mouiller, un petit mouillage entre la côte et un grand récif, un grand mouillage au-delà de ces rochers pour les plus gros bateaux. La côte très escarpée, la mer souvent houleuse et les fréquents raz-de-marée rendaient l'approche dangereuse. Le relief des terres cernant la baie, entourée de mornes, et les embouchures de la Petite rivière de Jacmel, de la rivière des Orangers et de la Grande rivière de Jacmel dans laquelle conflue légèrement en amont la rivière de la Gauche et celle de la Gosseline, expliquent que la ville même se soit implantée dans l'angle nord-est de la baie, au-delà du débarcadère.

¹ Dans le cadre des traités de Ryswick (20-21 septembre 1697) qui mirent fin à la guerre de la Ligue d'Ausbourg entre la France et les puissances européennes, dont l'Espagne.



La cote jacmélienne escarpée. © Jiri Veverka, Flickr, CC BY 2.0, 2010.



Localisation des principales rivières confluant vers la Grande Rivière de Jacmel à son embouchure. La ville, à l'origine contenue par la rivière des Orangers, s'est aujourd'hui développée au-delà. La rivière est en partie canalisée mais cause toujours de lourds dommages lors des crues.



Rivière la Gosseline. © Jiri Veverka, Flickr, CC BY 2.0, 2010.



La baie depuis les montagnes. Au centre de l'image, on distingue un ruban blanc serpentant entre les mornes, correspondant au lit de la Grande rivière de Jacmel. La ville est implantée à sa gauche. © ISPAN, 2013.



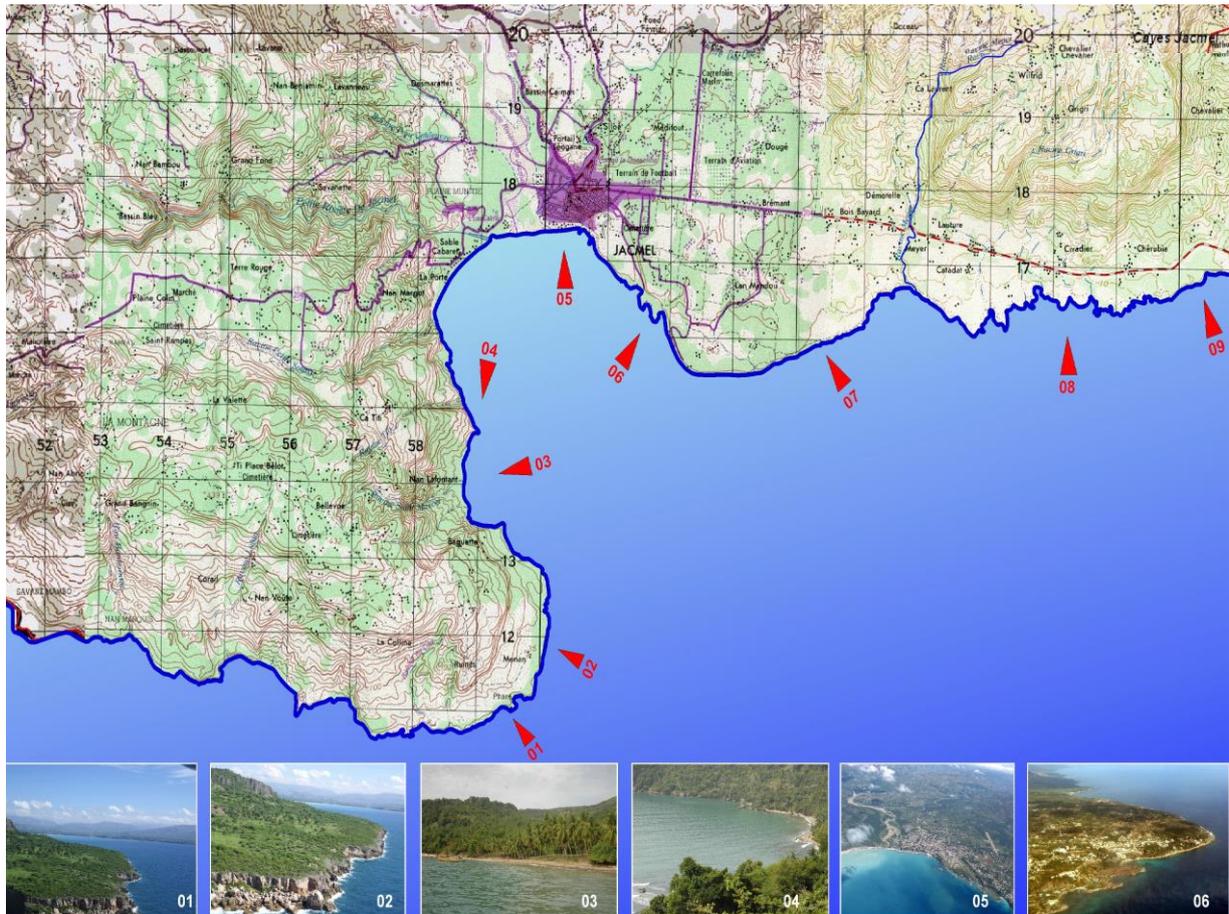
Jacmel, vue depuis les hauteurs, au-delà de l'embouchure de la Grande rivière et de ses terres inondables (au centre). © Alex Polotsky, Flickr, CC BY 2.0.

1. La ville française

L'historien Médéric Louis Élie Moreau de Saint-Méry a publié en 1798 une histoire de la partie française de l'île de Saint-Domingue, dans laquelle il dépeint le premier siècle de présence coloniale². L'ensemble du territoire est découpé administrativement en trois parties, celles du Nord et du Sud, ainsi que celle de l'Ouest. De 1726 à 1768, puis de nouveau à partir de 1776, cette dernière comprend le Quartier de Jacmel, bien qu'il se développe sur la côte sud de l'île. Cette « entorse » à la logique géographique s'explique par le manque de communication de cette zone avec les autres régions, excepté vers l'ouest de la colonie. Si les communications avec l'ouest sont les moins difficiles, les voies pour Grand-Goave et pour Port-au-Prince via Léogane sont semées d'embûches et souvent impraticables. Elles serpentent dans le lit des différentes rivières, franchissant les crêtes de plusieurs mornes de la chaîne montagneuse de la Selle. Ainsi, peu avant l'arrivée à Jacmel, le chemin traverse 39 fois la Grande rivière, entre le confluent de la Petite rivière et celui de la rivière Gauche. Si Port-au-Prince est situé à neuf lieues et demi à vol d'oiseau de Jacmel, il faut cheminer vingt-quatre lieues pour les relier.

² MOREAU DE SAINT-MÉRY, Louis-Élie. *Description topographique, physique, civile, politique et historique de la partie française de l'isle Saint-Domingue avec des observations générales sur sa population, sur le caractère et les mœurs de ses... habitans, sur son climat, sa culture... accompagnées des détails les plus propres à faire connaître l'état de cette colonie à l'époque du 18 octobre 1789 et d'une nouvelle carte... par M. L.-É. Moreau de Saint-Méry...* Philadelphie : L.-É. Moreau de Saint-Méry ; Paris : Dupont ; Hambourg : chez les principaux libraires, 1797, 2 vol.

Ville



Carte des environs de Jacmel indiquant le relief, accompagnée de plusieurs vues de la baie.

© In : République d'Haïti, ministère du Tourisme. *Révision du plan directeur du tourisme.*

Aménagement touristique du département du sud-est. Aménagement touristique de la baie de Jacmel et des littoraux adjacents, esquisse d'aménagement, 2008, p. 55.

Jacmel, assurément habitée depuis les années 1680, est incluse dans la concession faite à la Compagnie de Saint-Domingue lors de sa création, en 1698. Celle-ci y construit plusieurs magasins. Pour autant, la ville demeure au second plan. En 1722 (deux années après la révocation de la concession), les principales colonies françaises de Saint-Domingue sont l'île de la Tortue, Cap-Français, Port-de-Paix, Léogane, Petit Goave et l'île à Vache³. Même si la baie de Jacmel est mentionnée comme le Quartier le mieux établi au sud après Saint-Louis-du-Sud en 1731⁴, pour Moreau de Saint-Méry, il reste le moins connu de toute la colonie parce qu'il n'est placé sur aucun point de communication. Ce Quartier est composé de trois paroisses, les Cayes de Jacmel à l'est, Baynet à l'ouest et Jacmel même au centre. Cette dernière paroisse se déploie sur près de 250 km². En 1703, elle compte 67 blancs, 3 affranchis et 104 esclaves ; en 1713, 117 blancs, 15 mulâtres,

³ LABAT, Jean-Baptiste, *Nouveau voyage aux îles de l'Amérique, contenant l'histoire naturelle de ces pays, l'origine, les mœurs, la religion et le gouvernement des habitants anciens et modernes, les guerres et les événements singuliers qui y sont arrivés... le commerce et les manufactures qui y sont établies...* [Par le P. J.-B. Labat]. Paris : G. Cavalier (et P.-F. Giffard), 1722, 6 vol., vol. V, p. 79.

⁴ LE PERS, Jean-Baptiste, *Histoire de l'Isle espagnole ou de S. Domingue, écrite particulièrement sur des mémoires manuscrits du P. Jean-Baptiste Le Pers, jésuite, missionnaire à Saint-Domingue, et sur les pièces originales qui se conservent au Dépôt de la Marine, par le P. Pierre-François-Xavier de Charlevoix,....* Paris : H.-L. Guérin, 1730-1731, 2 vol., tome II, p. 495.

Ville

nègres ou sauvages libres et 2 947 mulâtres, nègres ou sauvages esclaves ; en 1730, 499 blancs, 58 affranchis et 1 775 esclaves et en 1798, 550 blancs, 582 affranchis et 8 500 esclaves.

La ville, bien que devenue sénéchaussée après la révocation de la concession à la Compagnie de Saint-Domingue et dotée d'une amirauté, est de peu d'importance tout au long du XVIII^e siècle en temps de paix. Elle compte davantage en temps de guerre par son implantation stratégique, car elle devient un lieu d'approvisionnement et de débouché, à cause des bâtiments hollandais de Curaçao qui la fréquentent ; elle devient également un point de communication avec les îles du Vent (îles des Petites Antilles). La sénéchaussée et l'amirauté siègent dans une maison à l'extrémité est de la basse ville. Le greffe et les prisons sont attenants. La milice comprend 39 blancs en 1703, 134 blancs et 24 affranchis en 1713, 112 blancs et 183 affranchis en 1764 et 250 blancs et 259 affranchis à la fin du siècle. Plusieurs batteries isolées entourent et défendent la ville tandis que la poudrière est placée dans la savane, au sud.

L'activité économique connaît une très lente progression. La paroisse ne compte que 7 indigoteries et 113 bêtes en 1703, 40 indigoteries et plus de 2 500 bêtes dix ans plus tard, 147 indigoteries en 1730 ainsi que deux sucreries. Bientôt se développent les cultures du cacao, du coton et celle du café, introduit dans l'île dès 1726⁵, l'ensemble du Quartier en produisant 15 millions de livres en 1787. A la fin du XVIII^e siècle, il ne demeure plus qu'une sucrerie (celle de M. Dougé, dont l'eau est tirée de la Gosseline) et 7 indigoteries, mais on comptabilise également 20 cotonneries, quelques cacaoyers, 8 fours à chaux et surtout 100 cafétérias⁶. Cinq habitations⁷ sont autorisées à prélever de l'eau sur la rivière des Orangers, souvent asséchée lorsqu'elle arrive près des maisons. La production, d'abord commercialisée à Léogâne, est directement embarquée dans le port de Jacmel à partir des années 1760. En 1783, une vingtaine de navires, dont la moitié ne fait qu'escale avant d'atteindre les Cayes, embarquent les marchandises pour les acheminer pour les trois quart vers le port de Bordeaux, et le reste au Havre et à Marseille. En 1786, 17 navires partent directement de Jacmel pour la France⁸.

⁵ LE PERS, Jean-Baptiste. *op. cit.*, tome II, p. 490 (note manuscrite sur l'exemplaire de la BnF).

⁶ Le recensement général de la paroisse de Jacmel, en 1780, précise que 45 carreaux (un carreau correspond environ à 1,13 ha) de culture sont consacrés au cacao, 84 au sucre, 595 à l'indigo, 2 090 au café, 2 432 au coton, 2 498 aux cultures vivrières tandis que les enclos pour l'élevage occupent 121 carreaux et les prairies 2 482. Voir LESEL, Marie-Renée. *Contribution à l'étude des structures agraires dans le quartier de Jacmel, à Saint-Domingue durant la seconde moitié du dix-huitième siècle*. Thèse de doctorat de 3^e cycle, histoire, Paris 3, 1983.

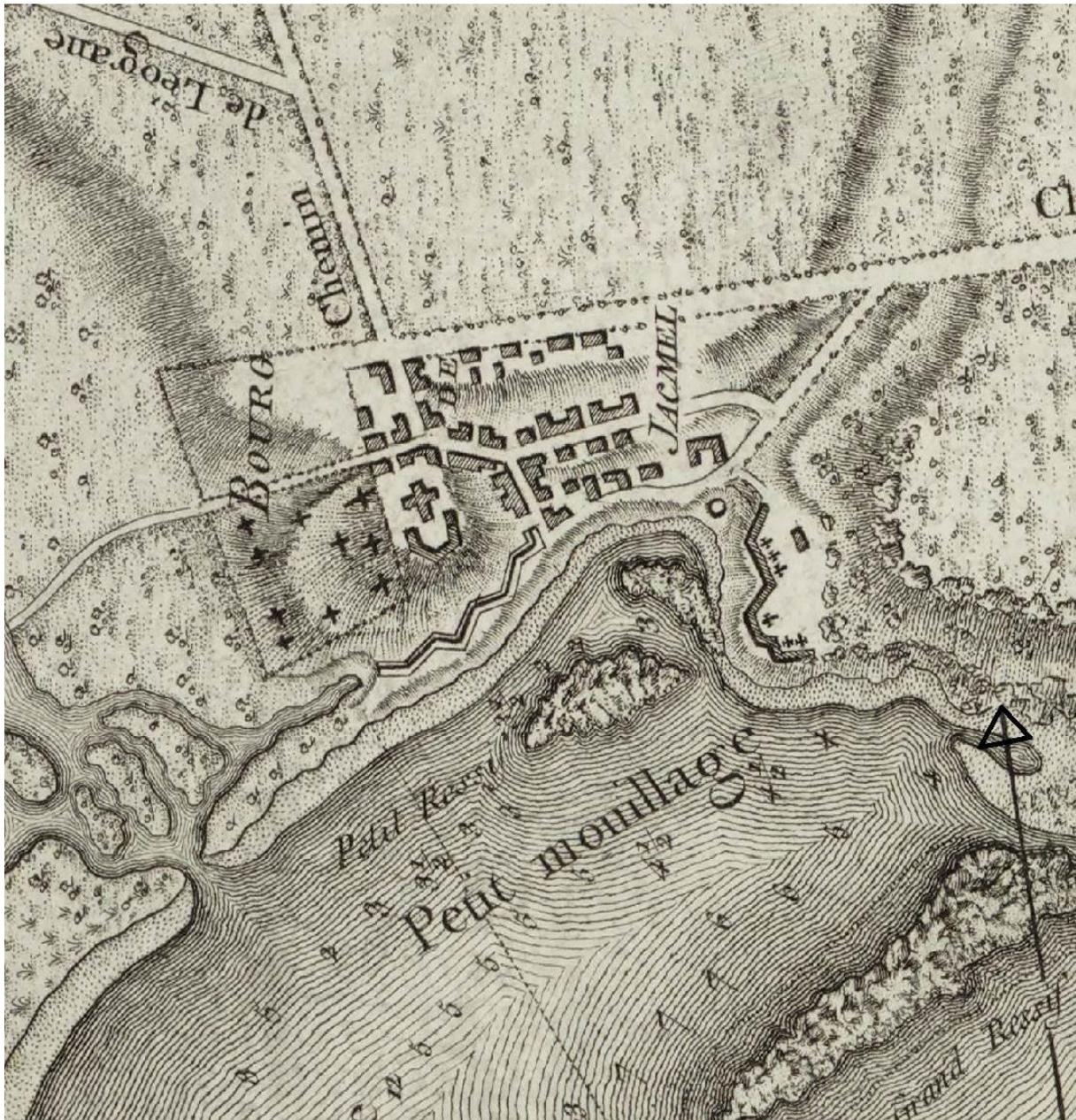
⁷ Il s'agit d'une résidence attachée à une exploitation agricole ; sous l'influence anglo-saxonne on utilisera, à partir du XIX^e siècle, le terme de plantation.

⁸ LESEL, Marie-Renée. *op. cit.*



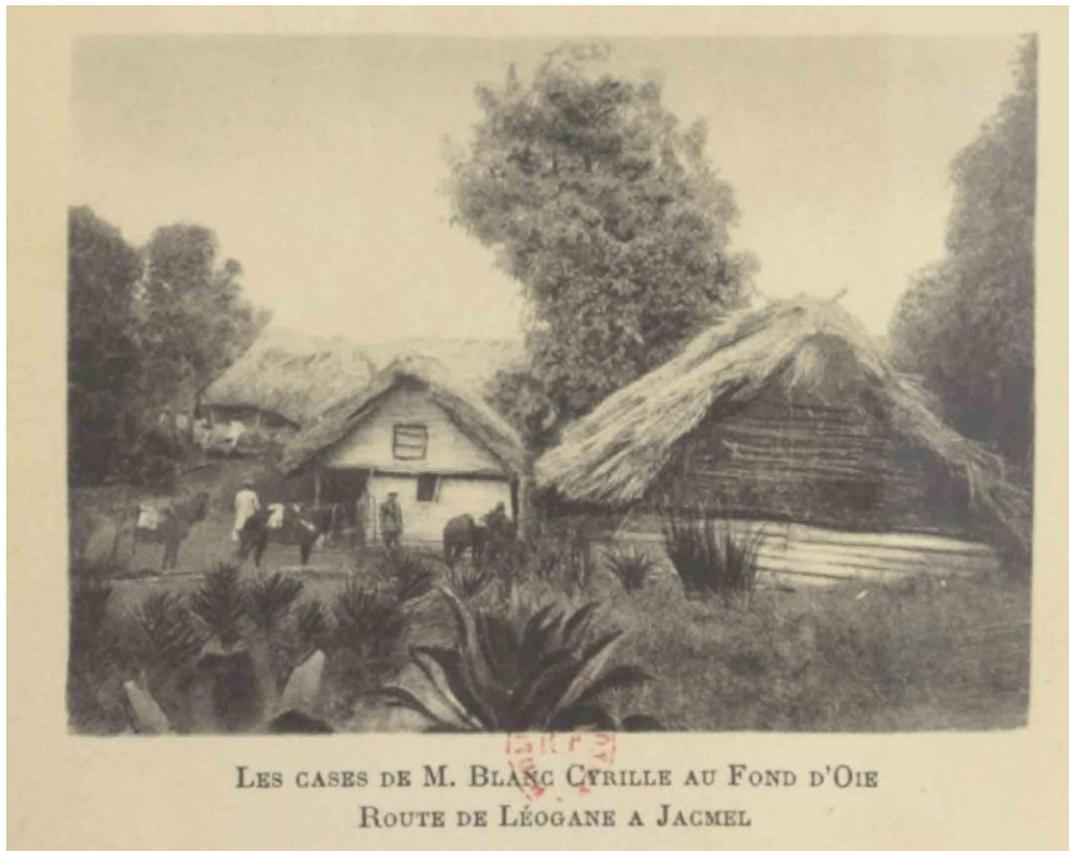
Paysage immuable au nord de la ville. © Jiri Veverka, Flickr, CC BY 2.0, 2010.

La ville est érigée en paroisse avant 1709. Au sud-ouest, une première église, juxtée par le cimetière, est érigée « au haut du monticule ». Jacmel comprend 25 maisons en 1740, 42 en 1765 et 63 en 1776. Elle souffre des aléas des éléments et nécessite d'incessantes reconstructions : incendie en 1721, ouragan qui détruit toute la basse ville en 1751 (à l'exclusion d'une maison en maçonnerie), arrachant même la belle allée d'arbres formant promenade au-devant des maisons bordant la rade, nouveaux ouragans destructeurs en 1754 puis en 1788, tremblement de terre en 1770 détruisant quant à lui les maisons en maçonnerie. C'est à la suite de ce dernier que l'ordonnance du 8 août 1770 sur la manière de bâtir concernant Port-au-Prince s'applique également à Jacmel, qui impose la construction de maisons en bois ou en pan-de-bois. Le plan directeur de la ville date de 1781. Il y est prévu l'exécution d'une fontaine, car l'eau ne provient que de la grande rivière, mais également, lorsque cette dernière s'assèche, de sources du bas de la ville qui, placées dans des terrains marécageux, ont un goût et une odeur désagréables. L'église, devenue vétuste, est remplacée et déplacée au nord-est de la ville en 1783. Elle est reconstruite par le même entrepreneur et sur le même modèle que celle de Léogane.



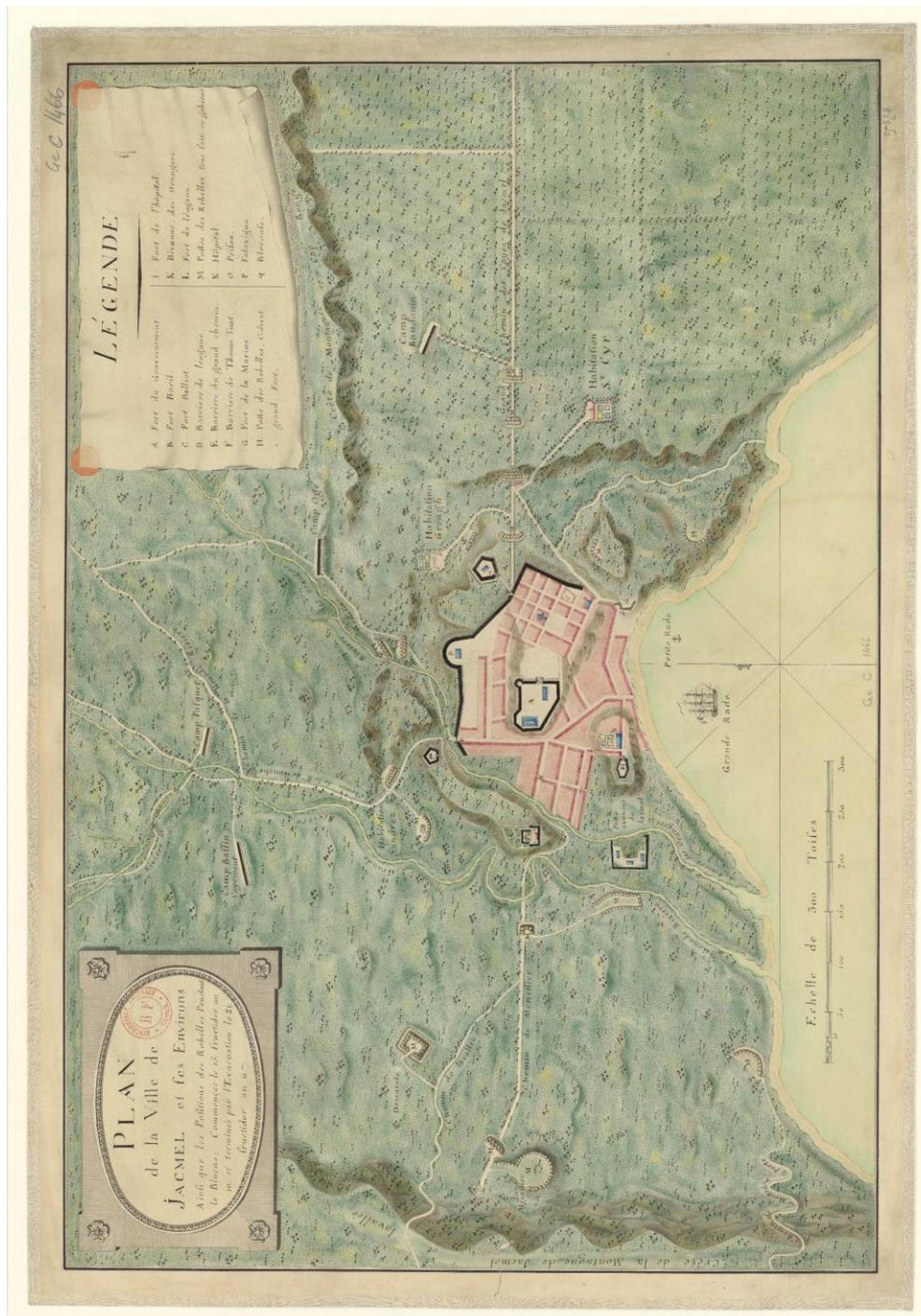
Détail du bourg d'après le plan de Phelipeau. Du haut vers le bas : l'embouchure de la rivière, le cimetière et l'église implantée sur un monticule puis les quelques maisons le long de la principale rue, le chemin de Léogane, serpentant dans la « gorge », enfin les batteries protégeant le site.

© BnF (ark:/12148/btv1b8446261d)

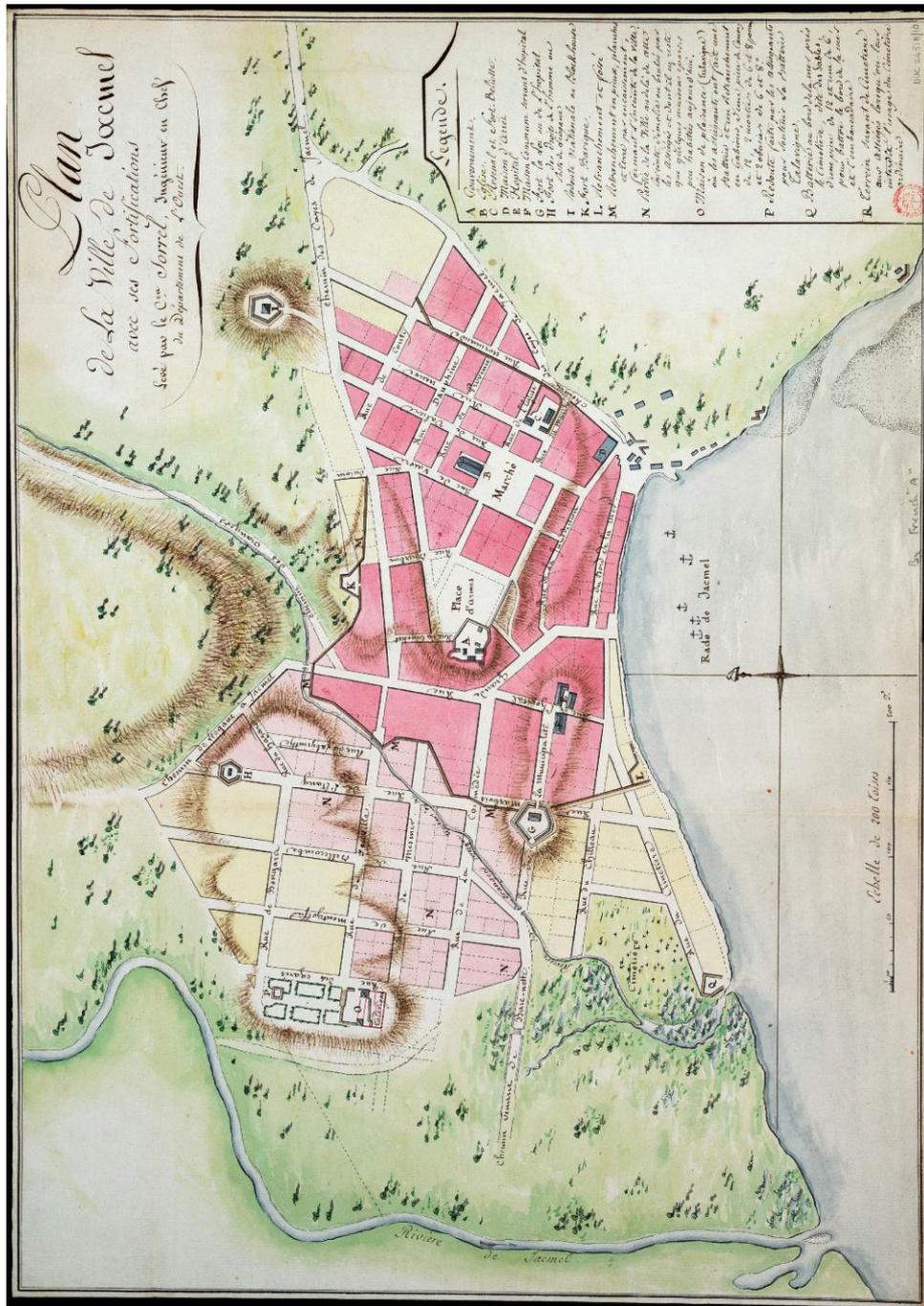


Maisons rurales au tournant du XX^e siècle le long de la route de Léogane à Jacmel.
In : AUBIN, E., *op. cit.*

A la fin du XVIII^e siècle, Jacmel est composée de 160 demeures (900 à Port-au-Prince). La basse ville, dépourvue de place publique et de marché, accueille la Grand'Rue, la seule pavée, et ses maisons de marchands, de capitaines de navires et de commerçants divers. Elle est implantée dans une gorge étroite où l'air est étouffant et très humide l'été du fait des pluies, provoquant une insalubrité chronique. La ville haute, là où les premières maisons s'implantèrent, baptisée le quartier Belair, est plus heureusement située, jouissant d'une merveilleuse vue entre mer et campagne. Les rues sont très étroites, irrégulières et souvent abimées par les pluies qui y creusent des trous dans lesquels les voitures versent. Les parcelles également étroites génèrent des maisons aux cours exigües. Il n'y a ni places publiques ni marché. La place d'armes, ainsi baptisée parce que le commandant pour le roi y passe la milice en revue, n'a que 60 pieds dans sa plus grande largeur. Finalement Moreau de Saint-Mery conclut de Jacmel « que sa médiocrité la fait encore appeler souvent *bourg* ».



Plan de la ville de Jacmel et ses environs, ainsi que les positions des rebelles pendant le blocus commencé le 15 fructidor an 10 et terminée par l'évacuation le 21 fructidor an 11, [s. n.], 1804. Des habitations sont éparpillées dans la campagne, tandis que l'on distingue parfaitement la ville basse en bord de mer et la ville haute où se trouve la place d'armes (A) et l'église reconstruite bordant une nouvelle place. Jacmel s'est implantée juste à l'est de l'embouchure de la rivière des Orangers et de la Grande rivière de Jacmel. © BnF (ark:/12148/btv1b53027884c)



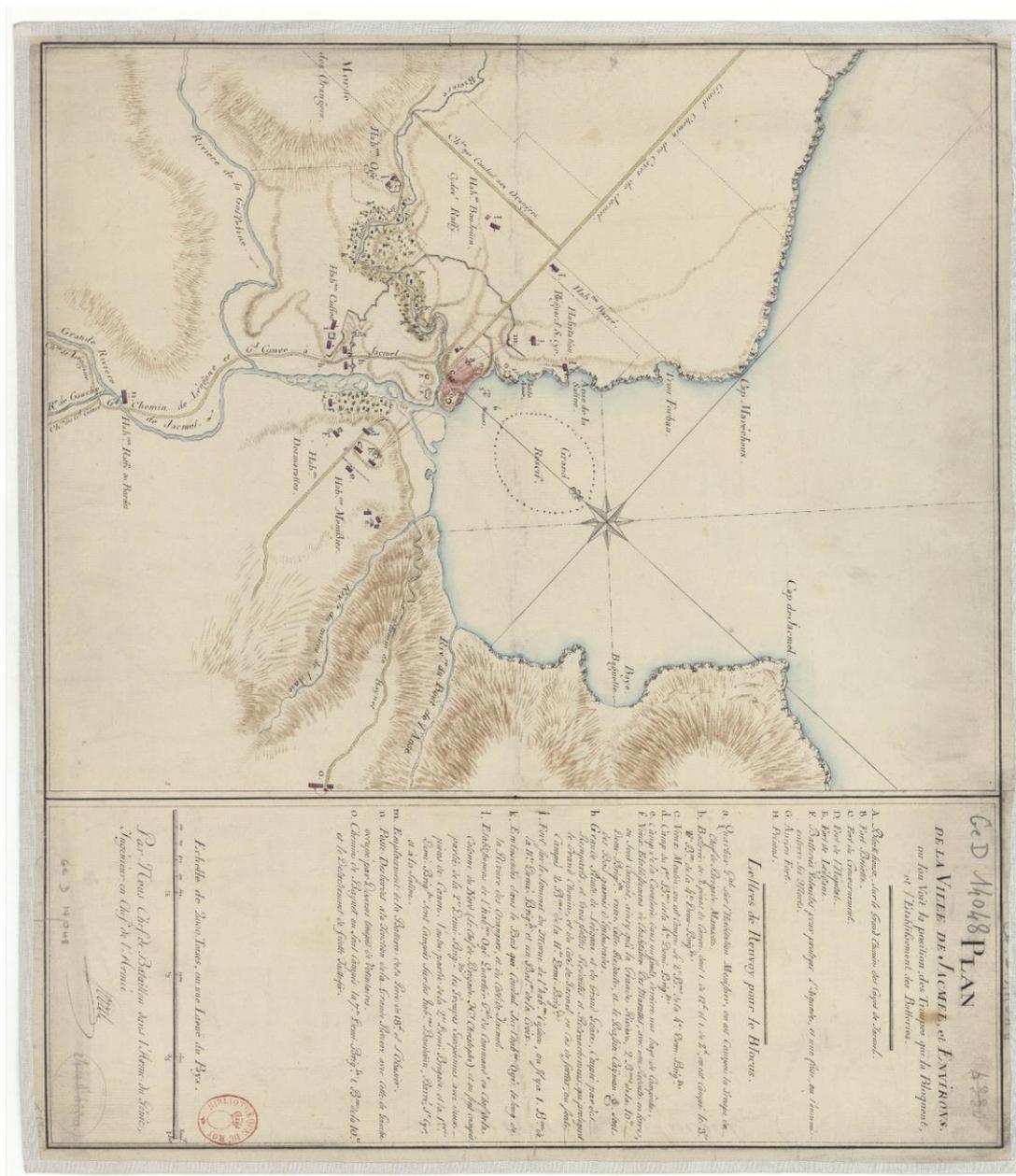
Plan de la ville de Jacmel avec ses fortifications levé par le Cen. Sorrel, Ingénieur en chef du Département de l'Ouest, 1799.

L'extension de la ville vers l'ouest (au-delà de la rivière des Orangers) est amorcée. La maison de plaisance Talavigne (en O), que l'on distingue au tracé de ses jardins, est transformée en batterie durant le siège. Le cimetière est encore implanté au sud-ouest, dans l'embouchure de la rivière des Orangers. En D la prison (le bâtiment, très endommagé par le séisme de 2010, est en cours de restauration afin d'être transformé en centre d'interprétation du patrimoine). © National Maritime Museum Collections, Greenwich, London.

<http://collections.rmg.co.uk/collections/objects/540381.html>

Ville

Les cartes anciennes permettent de localiser, outre les dispositifs de défense (nombreux durant le conflit pour l'indépendance), les habitations alentours. D'est en ouest : l'habitation Barré, l'habitation Régnard Saint Cyr, l'habitation Raffi puis Baudouin, l'habitation Greagh, l'habitation Ogé, l'habitation Gast, l'habitation Cusson ou Sandrez, l'habitation Rassy ou Borderes, l'habitation Des Marattes (Demarate), l'habitation Menissier.



Plan de la ville de Jacmel et environs où l'on voit la position des troupes qui la bloquent et l'établissement des batteries. Echelle de 2000 toises [=Om. 130 ; 1 : 20 000] Par Nous, Chef de Bataillon dans l'Armée du Génie, Ingénieur en Chef de l'Armée / [signé] Sorrel (Sorrel, Antoine-François (1737-18..). 1800. BnF (<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8492190x>)). Certaines des habitations sont clairement localisées sur ce plan.

Ville

Malgré le tracé régulier que donnent les représentations de la ville au tournant du XIXe siècle, caractéristique des villes neuves coloniales, Jacmel se révèle davantage une adaptation de ces principes (implantation côtière ; tracé régulier organisé autour du port de commerce ; fortifications de défense le long des rives et dans les terres ; place d'armes ; connexions viaires de la ville avec la plaine cultivée rythmée de ses habitations...). Son implantation ancienne et la configuration géographique - au fond d'une baie, à flanc de coteau, contenue à l'ouest par l'embouchure des cinq rivières confluentes – font de Jacmel une ville pleine de particularismes. Son tracé viaire, obligé de s'adapter à la déclivité du terrain serpente parfois, c'est le cas notamment de la Grand'Rue (aujourd'hui avenue de la Liberté) qui contourne les monticules pour gagner le rivage, mais pas au niveau du port, implanté plus à l'est à l'abri des petits récifs. Des pas-d'âne, aujourd'hui transformés en ruelles en escalier, sont ménagés dans la trame parcellaire pour faciliter les circulations. Le fort du gouvernement érigé sur le point haut est précédé de la place d'armes, d'où l'on domine parfaitement les alentours. La façade de l'église neuve rythme une nouvelle place, implantée plus à l'est en pendant, place qui accueille également le marché.

2. Jacmel après l'indépendance

Dans la continuité de la Révolution française, la colonie connaît plusieurs années de troubles avant de conquérir son indépendance⁹. Jacmel est connue pour son long siège, durant lequel les forces de la légion de l'ouest de Rigaud résistèrent plusieurs mois à l'armée du nord de Dessalines, Christophe et Toussaint Louverture qui les encerclaient (et qui finalement triompha le 17 mars 1800). Avec l'indépendance du pays en 1804, de nombreuses évolutions interviennent qui permettent à la ville d'occuper une place plus importante dans l'économie nationale.

Le système des grandes exploitations agricoles de canne à sucre, implantées dans les plaines et qui avait fait la fortune des colons, périclita. La main d'œuvre s'exile vers les hauteurs afin de fuir l'enrégimentement forcé, profitable aux seuls grands propriétaires, les mulâtres, qui ont succédé aux Français et qui prennent les rênes économiques du nouvel état¹⁰. Les plus humbles se réfugient ainsi dans les montagnes du sud. De même, les caféterais coloniales, méthodiques, bien soignées grâce à une main d'œuvre abondante et peu coûteuse, où les plantes étaient à découvert, cèdent rapidement la place à de petites exploitations familiales à l'ombre des sucrons et des bananiers, sous une couverture végétale propice à la croissance du caféier. La population haïtienne passe de 676 000 en 1804 à 1,1 million en 1860. Les lopins de terre consacrés à l'agriculture vivrière se multiplient, complétés autant que faire se peut par quelques plants de café. Le sud du pays, totalement montagneux et où cette agriculture de petite propriété domine, voit son poids économique augmenter au détriment de celui du nord. En 1789 la production nationale caféière provenait à 45 % de la région nord, 37 % de la région ouest et 18 % de la région sud. En 1860, les proportions de la production, d'environ 60 millions de livres, se sont inversées : 13 % de la région nord, 33 % de la région ouest et 54 % de la région sud¹¹.

Le commerce haïtien, quant à lui, tombe aux mains des anglo-saxons. Le pays ne possède pas de marine marchande au long cours. Les Américains, les Anglais et les Danois se partagent le trafic, avec les négociants français qui s'évertuent à regagner le terrain perdu avec l'indépendance. Ils ne retrouveront jamais leur place prépondérante, de plus en plus occupée au fil du siècle par les Anglais, les vapeurs britanniques prenant facilement le pas sur les navires à voile de l'hexagone. Au milieu du siècle, le commerce avec la France ne représente encore que 10 % du mouvement des ports du sud du pays, Jacmel, Jérémie et Les Cayes. Après Nantes et Bordeaux, premiers ports en relation avec la

⁹ Pour une synthèse de l'histoire haïtienne voir ROUPERT Catherine Eve, *Histoire d'Haïti. La première république noire du Nouveau Monde*. Paris : Perrin, 2011.

¹⁰ Au moment de l'indépendance, les anciens esclaves affranchis possédaient environ un tiers des terres agricoles, principalement de petites propriétés éloignées des grandes exploitations des plaines.

¹¹ TURNIER, Alain. *Avec Mérisier Jeannis : une tranche de vie jacmélienne et nationale*. Port-au-Prince : Impr. Le Natal, 1982, p. 391. Il est très difficile de comparer les chiffres de production provenant des différentes sources et publications disponibles. Cependant, les grandes tendances sont partout identiques.

Ville

colonie depuis le XVIIIe siècle, Haïti commerce désormais principalement avec Marseille et Le Havre¹².

2.1. Activités économiques au XIXe siècle

Jacmel prospère lentement mais sûrement tout au long du XIXe siècle grâce à la culture du café et dans une bien moindre mesure à celle du coton. En 1823, la ville compte 6 000 habitants. Pourtant elle demeure isolée du reste du pays car elle est très difficilement accessible par la route. « Pour aller de Jacmel à Port-au-Prince, il faut traverser cent soixante-deux fois la rivière à gué. Quand l'eau est un peu profonde, on relève ses deux jambes jusqu'à ce qu'on se trouve pour ainsi dire à genoux sur sa selle ; le cheval, habitué à cet exercice, nage avec son cavalier »¹³. Il n'y a « guère qu'une vingtaine de lieues entre Jacmel et Port-au-Prince. Mais on doit compter sur deux jours de rude voyage, par l'une des deux routes, celle du Gros-morne et celle des Citronniers. La première, tracée par les Français fut jadis carrossable. Les années, les ouragans et les tremblements de terre n'en ont laissé que quelques tronçons reliés entre eux par un étroit sentier qui tantôt serpente aux flancs des montagnes, tantôt disparaît dans les marais et les palétuviers. A chaque instant il se trouve entre une côte raide et escarpée qui semble monter jusqu'au ciel et un précipice creusé à pic qui descend des profondeurs que la vue ne peut sonder ».¹⁴



La passe Marassa entre Port-au-Prince et Jacmel, carte postale, circa 1920. © www.delcampe.net.

¹² BENOIT, Joachim. « Commerce et décolonisation. L'expérience franco-haïtienne au XIXe siècle ». *Annales économiques, Sociétés, Civilisations*. 27^e année, n° 6, 1972, p. 1497-1525.

¹³ DHORMOYS, Paul. *Sous les tropiques*. Paris : Flammarion, s.d. [circa 1860], p. 225-226.

¹⁴ DHORMOYS, Paul. *Une vengeance de Faustin*, 1859, reproduit par TURNIER, A. *op. cit.*, p. 321.

Ville

Du fait de cette absence de voies intérieures, Jacmel est alimentée et dessert un vaste hinterland via une flottille de cabotage, et fait ainsi partie des sept ports haïtiens ouverts au commerce international. Son marché devient assez considérable ; il offre un important débouché aux articles d'Europe, acheminés notamment par le paquebot postal anglais, qui s'y arrêtent plusieurs fois par mois, en allant à la Jamaïque ou en revenant¹⁵. La France y trouve un débouché pour sa production viticole. Les échanges sont assurés par des lignes régulières, uniquement avec l'Europe jusqu'en 1880 puis également avec les Etats-Unis (les navires américains apportant notamment le bois de construction)¹⁶. La ville devient le premier port caféier du pays, représentant environ 20 % des exportations nationales, devant les deux premiers ports : Port-au-Prince et Cap-Haïtien. A la fin du XIXe siècle, elle représente même le troisième port haïtien en droits de douane à l'importation et l'exportation (toujours après Port-au-Prince et Cap-Haïtien). Elle fait également commerce de coton, de bois de Campêche (pour la teinture) et d'écorces d'oranges (pour la fabrication française du Cointreau), fournissant la totalité des exportations de ce produit. C'est à Jacmel que tout voyageur doit se rendre afin d'embarquer pour l'Europe, tout comme le courrier qui y est regroupé, expédié à dos de mule de l'ensemble du pays.

La population mulâtre, composée de petits propriétaires et de commerçants, déjà à égalité en nombre avec les colons blancs à la fin du XVIIIe siècle, poursuit son ascension économique. Cette « bourgeoisie » métisse remplit le rôle d'intermédiaire ou de prête-nom pour le compte des commerçants étrangers (les Français Vital¹⁷, les Danois Fraenkel et Madsen¹⁸, etc.), car depuis l'indépendance la constitution stipule que seuls les Haïtiens sont autorisés à posséder des biens immobiliers. Ils les aident également afin de contourner une autre loi ne permettant pas aux exportateurs de faire du commerce de détail. Jacmel voit prospérer une nouvelle profession, le « spéculateur en denrée ». Ce dernier joue le rôle d'intermédiaire entre le paysan-producteur et le négociant-exportateur. En début de saison, le négociant remet au spéculateur une somme que celui-ci utilise pour acheter les produits auprès des producteurs. Le spéculateur achète, stocke et revend au bon moment les produits à l'exportateur. Ainsi, les mêmes familles qui possèdent le négoce de café possèdent aussi les commerces du centre-ville : quincaillerie (Vital), épicerie, meubles et appareils électriques (Boucard), etc.

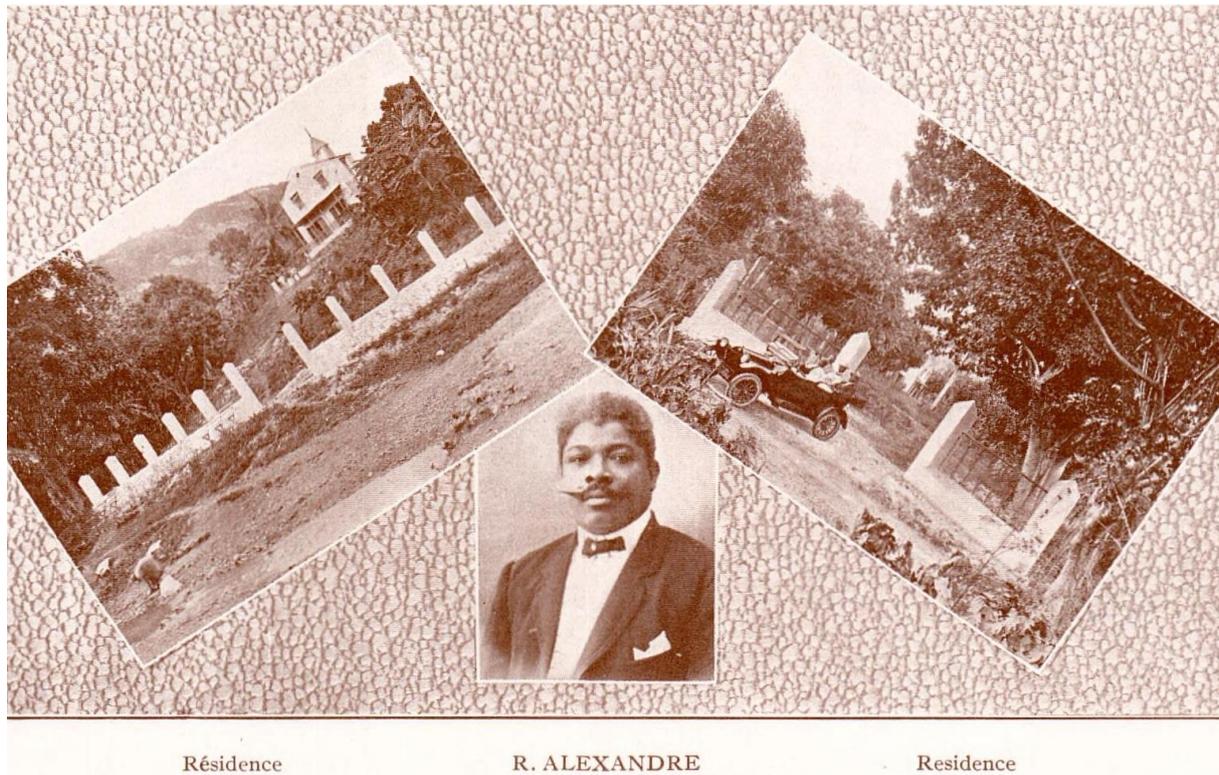
¹⁵ JOACHIM, Benoît. « Commerce et décolonisation. L'expérience franco-haïtienne au XIXe siècle ». *Annales. Economies, Sociétés, Civilisations*. 27^e année, n° 6, 1972, p. 1497-1525. PETIT, C.-J. *Guide du commerce de l'épicerie relativement à la France, divisé en trois parties...* Paris : impr. de J. Smith, 1823, 2 vol.

¹⁶ TURNIER, A. *op. cit.*, p. 391 ; LAROCHE, Léon. *Haïti, une page d'histoire*. Paris : A. Rousseau, 1885, p. 130.

¹⁷ Pour l'histoire de la famille Vital, voir le dossier HAHAC0029.

¹⁸ Pour l'histoire des familles Fraenkel et Madsen, voir le dossier HAJAC0684.

Ville



Portrait de Alexandre Rocher encadré par deux vues de sa résidence dans la campagne jacmélienne¹⁹. In : *Livre bleu d'Haïti. Blue book of Hayti, 1919*. Compilé et publié par la Compagnie biographique. New York City, Klebold Press, 1920, p. 218.

Cette bourgeoisie mulâtre s'empare dans la foulée de responsabilités politiques et occupe la plupart des fonctions administratives. L'instabilité politique des premières années de l'indépendance devient chronique, comme les troubles qui s'enchaînent tout au long du siècle. Les gouvernements et les présidents se succèdent sans avoir le temps de mettre en place une administration efficace. Le poids de la dette, contractée pour confirmer l'indépendance, pèse sur l'économie nationale²⁰ et la bourgeoisie commerçante et libérale jacmélienne s'oppose à la volonté gouvernementale de créer un monopole du café et de réglementer les activités commerciales liées au port. Jacmel connaît un siège en 1869 puis une insurrection libérale en 1883. Les fils de famille qui avaient pris part aux affrontements sont graciés mais doivent s'exiler au Panama (où ils iront construire le canal). De nouveaux troubles interviennent en 1888 puis en 1889 et encore entre 1891 et 1896.

2.2. Evolutions urbaines au XIXe siècle

Parallèlement à cette lente montée en puissance économique, la physionomie de la ville évolue également lentement durant le XIXe siècle tout en conservant ses principales caractéristiques acquises au siècle précédent. Toujours sujette aux aléas du climat (alternance de cyclones, d'inondations et de tremblements de terre), elle continue de se reconstruire sans cesse sur elle-

¹⁹ Commerçant établi à Jacmel, A. Rocher est né en 1877. Il a fait ses études à Paris avant de revenir s'établir dans sa ville natale comme spéculateur de denrées.

²⁰ En 1824, la France reconnaît l'état haïtien en échange de l'octroi d'une dette dite d' « indépendance » que le président Jean-Pierre Boyer a le mépris d'augmenter et qui grèvera le budget et déstabilisera le fonctionnement du pays durant des décennies.

Ville

même et reste de taille modeste selon la description d'Edgar Le Selve qui la visite en 1873²¹ : lorsqu'on débarque sur le petit warf, il faut gravir un escalier dont les marches irrégulières, usées, roulent brique à brique sous le pied mal assuré. La ville, très commerçante, possède des magasins dont la plupart ouvrent sur deux rues, étroites et inégales. La nouvelle « bourgeoisie » où les familles se mélangent (les immigrants épousant fréquemment des femmes mulâtres) habite en ville. Les résidences rurales, les habitations de l'époque coloniale ont vécu. Les maisons jouxent ou surmontent les entrepôts commerciaux. Elles sont implantées au plus près du port, dans la ville basse. Chaque famille possède par ailleurs une maison de villégiature dans l'arrière-pays, notamment au quartier des Orangers (nord), sur les pentes des mornes où la chaleur est moins vive et la salubrité davantage assurée.



Le wharf de Jacmel

Le warf à la fin du XIXe siècle. In : TURNIER, A., *op. cit.*, p. 264.

²¹ LE SELVE, Edgar. *Le pays des nègres : voyage à Haïti, ancienne partie française de Saint-Domingue*. Paris : Hachette et Cie, 1881, p. 352-354.



Maison de villégiature des familles Nicolas/Bernier dans la campagne Jacmélienne, construite à l'époque de notre prospérité ancienne. (Meyer, 1996)
 (Former house in the Jacmelian countryside of the Nicolas/Bernier families.)

16

Vestiges d'une maison de campagne. In : GILLES, Jean-Elie. *Un album de la famille jacmélienne de 1804 à 2004*. Coconut Creek : Educa Vision, 2004.

Le cimetière, toujours implanté au bord de la rivière des Orangers, dans une zone peu salubre, est déplacé en 1820 à l'est de la ville. Une première mission baptiste est fondée en 1845²². L'église, pourtant reconstruite en 1864, se révèle rapidement en mauvais état ; les murs imprégnés d'humidité deviennent verdâtres et la toiture menace. La place d'armes reste implantée sur les « confins » de la ville haute²³. Faute de fontaines publiques, il faut puiser l'eau dans la Grande-Rivière et attendre 1875 pour qu'une fontaine soit érigée sur la place du Marché de l'Eglise et douze bornes-fontaines dans les différents quartiers²⁴. En 1860, le premier lycée municipal du pays est créé à Jacmel, alors qu'il n'existait que trois lycées nationaux (à Port-au-Prince, Cap-Haïtien et Les Cayes). L'établissement devient national en 1884²⁵. Un hôtel de voyageurs est construit près du port afin d'accueillir la clientèle venant s'embarquer ou débarquant d'Europe. En 1895, les élites locales obtiennent une subvention gouvernementale pour l'installation d'un éclairage public²⁶. Une petite usine est alors érigée à Petite-Batterie, au sud du port. La nuit de Noël, l'église est éclairée. Début 1896, c'est au tour d'un réseau téléphonique d'être installé pour 300 abonnés.

²² AUBIN, Eugène. *En Haïti : planteurs d'autrefois, nègres d'aujourd'hui*. Paris : A. Colin, 1910, p. 98.

²³ LE SELVE, *op. cit.*, p. 353.

²⁴ RAMSAY, Diana. *Abrégé de géographie d'Haïti de M. A.-B. Ardouin*, ... Jacmel : Mme Samuel, 1881, p. 28.

²⁵ TURNIER, Alain. *op. cit.* p. 53 et 157.

²⁶ Longtemps après qu'ils aient cessé de fonctionner, les candélabres ornèrent les rues de Jacmel. L'enquête d'inventaire a permis d'en retrouver quelques-uns, notamment dans le temple maçonnique.

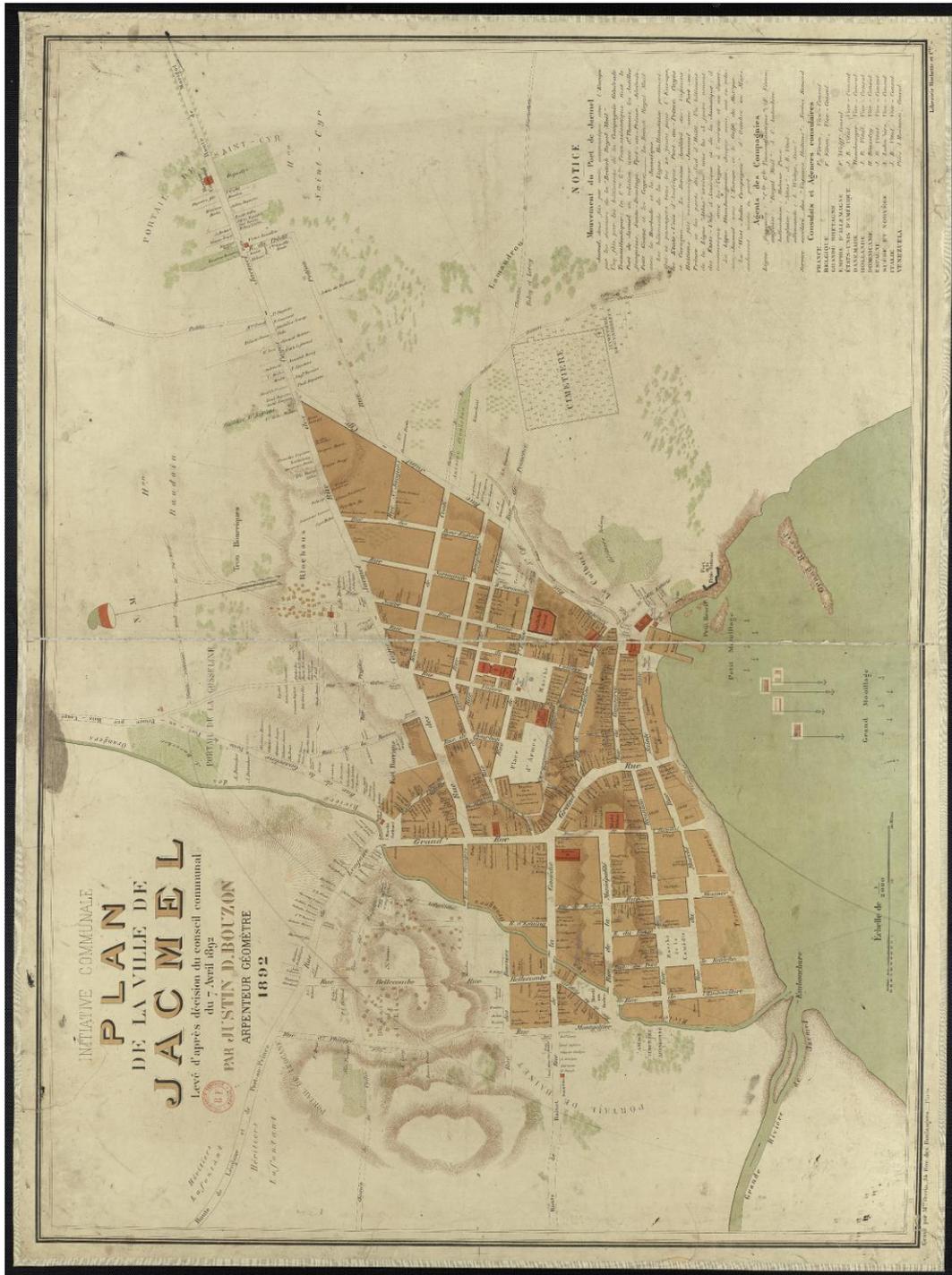


Panorama de Jacmel , 1890 (album Taupiac)

Jacmel vers 1890. In : TURNIER, A., *op. cit.*, p. 264.



Le cimetière (implanté à l'est, hors du périmètre du centre-ville étudié). © ISPAN, 2012.



Initiative communale. Plan de la ville de Jacmel levé d'après décision du conseil communal du 7 avril 1892 par Justin D. Bouzon, arpenteur géomètre, 1892. © BnF (ark:/12148/btv1b52503688j)

Ville



Détail du plan de Bouzon centré sur la zone alors urbanisée de la ville qui correspond peu ou prou au centre ancien actuel, étudié lors de l'opération d'inventaire. © BnF (ark:/12148/btv1b52503688j)

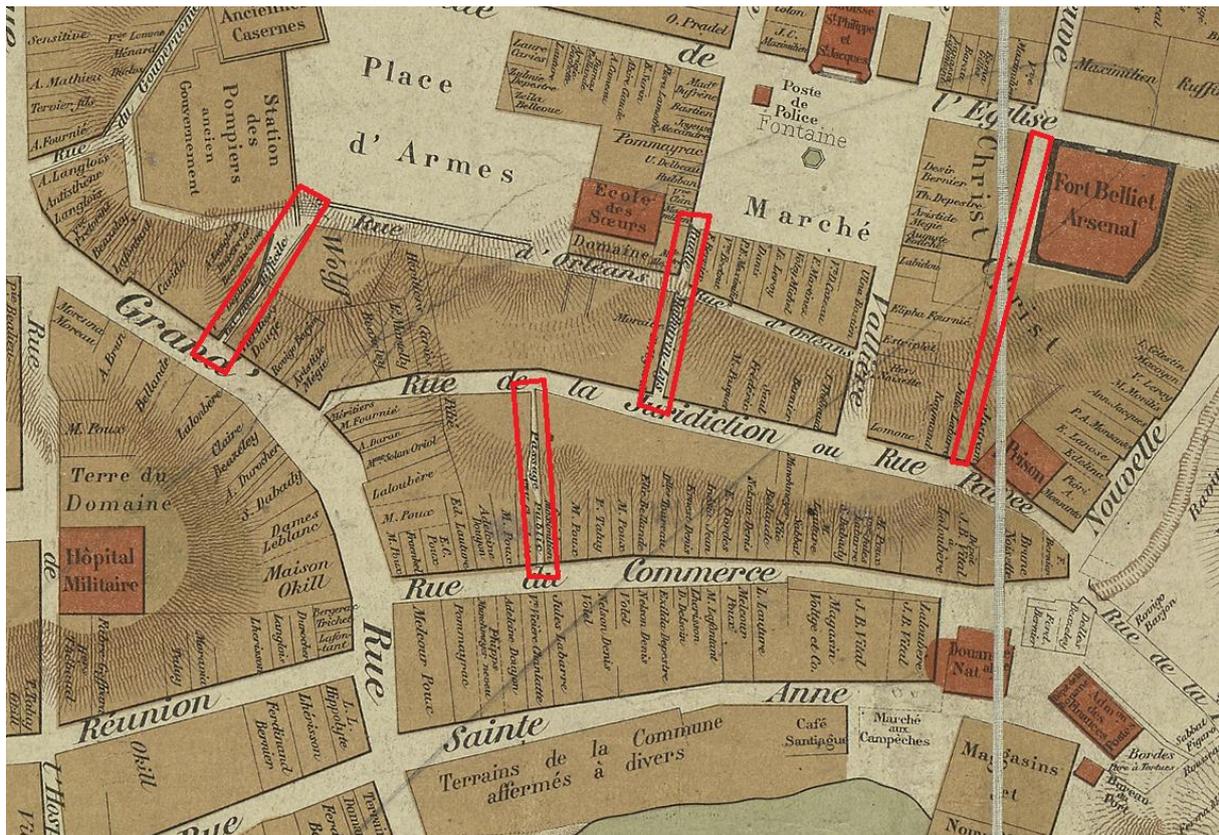
Le plan de la ville dressé en 1892 par le géomètre Justin Bouzon est particulièrement précieux car il livre un état détaillé et précis à la fin du XIXe siècle. Si le bâti n'y figure pas, le document se rapproche toutefois d'un cadastre car il comporte le dessin des parcelles et le nom de leurs propriétaires. Le tracé directeur orthogonal, du siècle précédent, a été mis en œuvre. Le centre le plus ancien conserve ses rues sinueuses et ses passages dans la pente, tandis que les voies en périphérie sont rectilignes et se croisent à angle droit. Plusieurs places ont été aménagées, chacune destinée à recevoir un marché (marché de la Comédie, marché aux Herbes, Marché Geffrard créé en 1884). Les quatre entrées de ville sont indiquées, qui existent encore aujourd'hui : le Portail de Bainet (sur le chemin conduisant à Bainet / Baynet / Baie-nette / Baye-nette selon l'orthographe des cartes) à l'ouest²⁷, le Portail de Léogane (sur la route de Léogane et Port-au-Prince) au nord-ouest²⁸, le Portail de la Gosseline (du nom de la rivière, sur la seconde route de Port-au-Prince) au nord, enfin le Portail de Saint-Cyr (du nom de l'ancienne habitation) sur la route des Cayes-de-Jacmel et Marigot à l'est²⁹.

²⁷ Aujourd'hui rue de la Comédie. En l'absence de pont pour franchir l'embouchure de la rivière de Jacmel, le chemin n'est praticable que lorsque le niveau de l'eau est suffisamment bas.

²⁸ Aujourd'hui route de l'Amitié vers Port-au-Prince.

²⁹ Aujourd'hui rue de la Barranquilla.

Ville



Les escaliers-ruelles localisés sur la carte de Bouzon. Celui reliant la rue Seymour-Pradel (ancienne rue de la Juridiction) à la rue du Commerce a été fermé pour cause d'insalubrité³⁰, celui reliant la rue Seymour-Pradel au marché de fer est dit ruelle Mathurin-Lys, celui conduisant de l'avenue de la Liberté (ancienne Grand'Rue) à la place Toussaint-Louverture (place d'Armes) est dit ruelle du Bas-de-la-Place. Un dernier passage, conduisant de la rue de l'Eglise à la rue de la Juridiction (puis Seymour Pradel), le long de la prison, est aujourd'hui également fermé.

³⁰ CADET, Maurice. *Si Jacmel d'antan m'était conté. Suivi de A Jacmel, avec amour. Textes de Marie-Claude David, Maud Méhu, Claude Baptiste, Léléo Brun, Harry Carrénard, Jean Eddy Guilloteau, Elder Thébaud.* Jacmel : éd. de la Dodeline, 2014, p. 27.



La ruelle du Bas de la Place dont les marches ont été rénovées tout récemment. © ISPAN, 2015.



La ruelle du Bas de la Place, vue depuis la rue de la Liberté, avant la rénovation de l'escalier. © ISPAN, 2013.



Les pas d'âne ont été remplacés par des escaliers, moins facilement praticables. Le passage débouchant sur la rue du Commerce est désormais fermé à la circulation. © ISPAN, 2013.



La ruelle Mathurin-Lys depuis la rue du Marché vers la rue d'Orléans. © ISPAN, 2014



La ruelle Mathurin-Lys depuis la rue d'Orléans vers la rue Seymour-Pradel. © ISPAN, 2014.



Fermeture du passage débouchant sur la rue du Commerce. © Cliché ISPAN, 2015.



Passage fermé à la circulation, le long de la prison, rue Seymour-Pradel. © ISPAN, 2015.

Ville

Le 19 septembre 1896, un terrible incendie éclate au Bel Air, qui se répand dans toute la ville³¹. Seule la rue du Commerce, Anbalavil, est en partie épargnée et notamment les maisons de la veuve Jules Labarre (aujourd'hui hôtel Florita³²), construite en 1888, et celle de Melcour Poux³³, datant de 1895/1896. Le nombre de maisons détruites est estimé à 1 200 selon le rapport de la légation américaine et à 727 selon les annales des Frères de l'Instruction chrétienne. L'éclairage public ne fonctionne plus³⁴ ; l'usine demeure mais elle ne sera pas remise en service. Peu à peu abandonnée, elle est démantelée et le terrain remis aux Frères de l'Instruction chrétienne qui y construisent leur école³⁵.



L'incendie de Jacmel en 1896. Photo prise d'un bateau dans la rade de Jacmel. (courtoisie des Frères de l'Instruction Chrétienne de Jacmel).

L'incendie de 1896. In : TURNIER A., *op. cit.*, p. 328.

³¹ TURNIER A., *op. cit.*, p. 325

³² Voir dossier HAJAC0040.

³³ Voir dossier HAJAC0046.

³⁴ La première installation téléphonique cesse de fonctionner en 1901.

³⁵ La poète René Depestre a évoqué le souvenir de sa scolarité dans cet établissement. « La parole française est entrée dans mes jours d'écolier par les coups de nerf de bœuf qu'un instituteur breton assénait à mes jambes sans défense. L'école primaire des Frères de l'Instruction chrétienne – tenue par des enseignants formés en Bretagne – existe encore au fond de l'impasse de la Petite-Batterie, sur un promontoire qui surplombe le golfe de Jacmel, le long du littoral sud-est d'Haïti ». In : DEPESTRE, René, « La France et Haïti », *Gradhiva*, n° 1, 2005, consulté le 02 juillet 2015. URL : <http://gradhiva.revues.org/249>

Ville



Jacmel peu après l'incendie de 1896. Les maisons commencent à être reconstruite au milieu d'une végétation encore sinistrée. © www.delcampe.net.



Anciens candélabres de l'éclairage public réinstallés dans la loge maçonnique.
© ISPAN, 2011.

3. Jacmel au XXe siècle

A la suite de ce terrible incendie, Jacmel se relève de ses ruines. La configuration urbaine de la ville ne change pas, mais le bâti est entièrement renouvelé. Le centre reste organisé en deux pôles : le *Bel-Air* sur le ressaut de terrain où sont implantés l'église (aujourd'hui cathédrale)³⁶, la place d'Armes³⁷, le nouveau marché³⁸ (remarquable construction métallique importée de Belgique) et l'hôtel de ville³⁹, tous les deux commandés par le maire Alcibiade Pommayrac (1844-1908)⁴⁰, tandis que *Anbalavil*, les entrepôts des commerçants se succèdent en bord de mer, au port et entre les deux rues parallèles du Commerce et Sainte-Anne. L'hôpital Saint-Michel est créé en 1912 et implanté au nord-ouest au-delà de la rivière des Orangers⁴¹. L'ensemble de la commune compte déjà près de 10 000 habitants.

³⁶ Voir le dossier HAJAC0434.

³⁷ Voir le dossier HAJAC0700.

³⁸ Voir le dossier HAJAC0662.

³⁹ Voir le dossier HAJAC0686.

⁴⁰ Poète à ses heures, il a composé des textes en hommage à sa ville.

⁴¹ L'hôpital occupe l'emplacement de l'unique maison de plaisance visible sur les cartes du XVIIIe siècle, la propriété Talavigne, plantée d'un jardin d'agrément à la française.



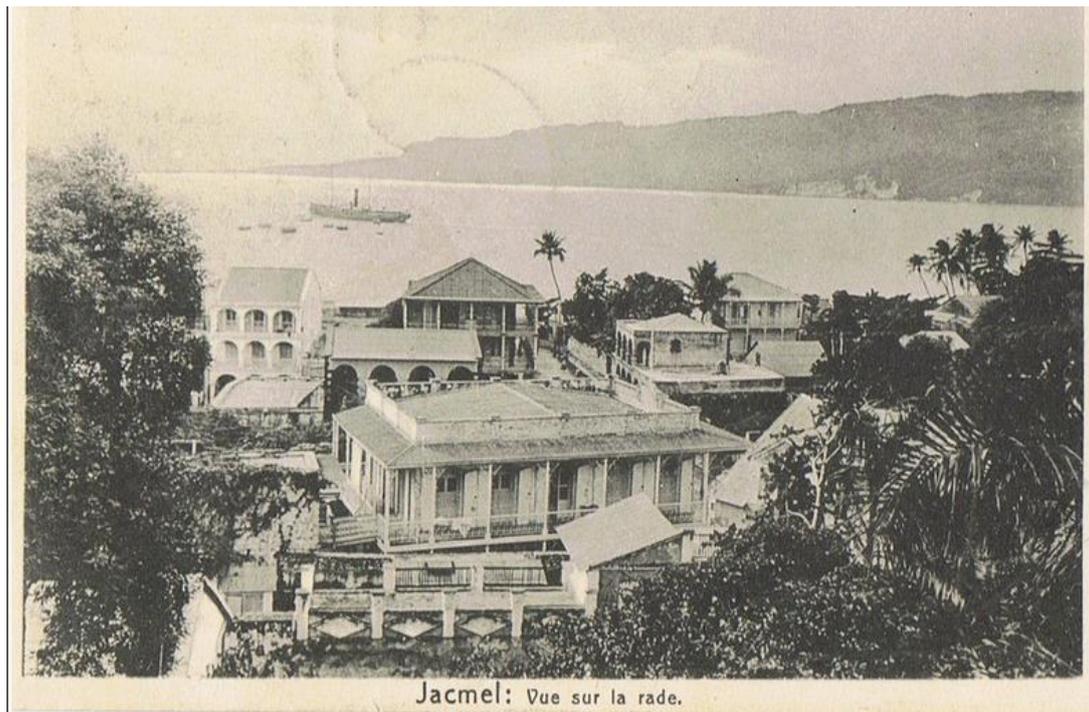
Le marché en fer est commandé par Alcibiade Pommeyrac, maire de Jacmel en 1895, aux Ateliers et Aciéries de Bruges. Son montage est achevé en décembre 1896. © ISPAN, 2013.



Panorama du Port Jacmel

Panorama of Jacmel Harbor

Panorama du port de Jacmel vers 1920. In : *Livre bleu d'Haïti*, op. cit., p. 207.



Jacmel avant 1914, vue sur la rade. © www.delcampe.net.

3.1 activités économiques

Le port reste le débouché des cafés venus des diverses vallées se ramifiant en éventail au-delà de la ville. Il reçoit également par bateau la production des places voisines de Baintet (à l'ouest) et Sale-Trou (Cayes-de-Jacmel à l'est), dont les ports ne sont pas ouverts au commerce extérieur. Jacmel est toujours le troisième port du pays pour le commerce du café ; le trafic concerne également, dans une bien moins grande mesure, le coton. A l'exception de quelques commerçants allemands et syriens, les familles de négociants Vital, Madsen et Boucard assurent encore à elles seules la majeure partie des affaires. Jacmel jouit d'une qualité de vie douce et provinciale⁴².

L'occupation américaine (1915-1934)⁴³ s'avère finalement la dernière période de prospérité pour la ville. La disposition constitutionnelle interdisant la propriété foncière aux étrangers est supprimée par les Américains et le droit de propriété est accordé aux résidents étrangers et aux sociétés formées par des étrangers pour leurs besoins. La capitale Port-au-Prince gagnant en importance, les principaux négociants y transfèrent leurs sièges sociaux ; les établissements jacméliens deviennent des succursales, lieux d'entrepôt et de redistribution⁴⁴. L'administration et les services publics sont réorganisés. L'activité commerciale redouble. Durant cette période, Haïti importe plus de 80 % de ses besoins des Etats-Unis, mais continue d'exporter sa production (70 % de café, 10 % de coton, 6 % de bois de campêche, 3,5 % de sucre et moins de 3 % de cacao) à près de 50 % vers la France, et 30 % vers les Etats-Unis. Une quinzaine de ports sont ouverts au commerce international. Jacmel occupe toujours la troisième place, derrière Port-au-Prince et Cap-Haïtien, mais désormais la seconde pour le café⁴⁵. Dans le port, des travaux importants sont entrepris pour refaire le wharf et le bâtiment des douanes⁴⁶. L'arrondissement compte environ 70 000 habitants en 1920.

⁴² AUBIN E., *op. cit.*, p. 234.

⁴³ L'instabilité politique est telle que les Américains, afin de préserver leurs intérêts, se décident à intervenir et occupent le pays, s'engageant à y maintenir l'ordre et à remettre sur pieds les finances du pays. La classe des mulâtres les soutient tandis que celle des nègres leur est violemment hostile.

⁴⁴ CADET, *op. cit.*, p. 69.

⁴⁵ *Haiti. Annual report of the financial adviser-general receiver, for the fiscal year october, 1926 – september, 1927.* Port-au-Prince, Imp. du service technique. 186 p.

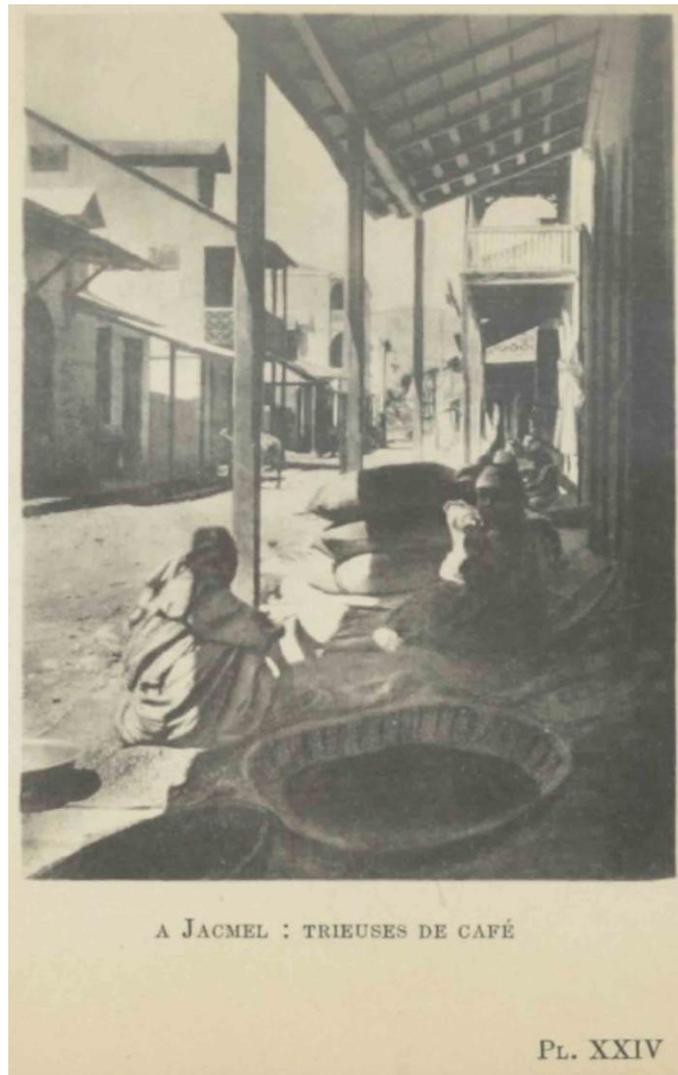
⁴⁶ Voir le dossier HAJAC0652.



Les entrepôts de café derrière la douane, au croisement des rues du Commerce de Petite-Batterie et Isaac-Pardo, vers 1925, carte postale. © www.delcampe.net.



Le même carrefour aujourd'hui. ©liché ISPAN, 2013.



Traitement artisanal du café sous la galerie d'un entrepôt du centre-ville de Jacmel, vers 1900.
In : AUBIN, E., op. cit.

Le krach d'octobre 1929 et la crise économique mondiale qui suit mettent un coup d'arrêt à la prospérité de la capitale provinciale. Le cours du café s'effondre et la ville ne s'en remettra pas. L'instabilité politique s'accroît encore après le départ des Américains. La crise redouble de violence à partir de 1946 lorsque se succèdent des régimes de junte militaire, jusqu'à l'accession au pouvoir de François Duvalier, qui inaugure une période sinistre pour le pays⁴⁷. A la fin des années 1960, le dictateur ordonne la fermeture au commerce international des ports de province, au bénéfice de la seule capitale. En outre, tout le commerce intérieur doit également transiter par Port-au-Prince. Jacmel s'enfonce dans le marasme. Comme l'ensemble du pays, elle connaît une forte émigration. Des élites aux plus pauvres, tous cherchent à fuir. En 1955, Edmond Lature signe déjà *Jacmel Grandeur et décadence*⁴⁸. Son texte évoque une splendeur passée, période prospère qui ne dura finalement que quelques décennies.

⁴⁷ François Duvalier dit Papa Doc meurt en 1971. Son fils Jean-Claude, Bébé Doc, lui succède à la tête du pays jusqu'en 1986.

⁴⁸ LAUTURE Edmond. *Jacmel Grandeur et Décadence*, Port-au-Prince, impr. La Phalange, 1955.



La douane, avant sa restauration drastique, et à l'arrière-plan le quai de commerce du port. © Alex Polotsky, Flickr, CC BY 2.0.

Le déclin des débouchés de l'agriculture, l'épuisement des terres ainsi que le déboisement continu⁴⁹ conduisent à une tertiarisation de l'économie haïtienne entraînant un important mouvement d'exode rural⁵⁰. Le département du sud-est compte 350 000 habitants en 1971, tandis que l'arrondissement de Jacmel concentre plus de 50 % de cette population. La ville elle-même comprend 12 000 habitants en 1975⁵¹. L'année suivante, la route de l'Amitié qui relie Jacmel à Port-au-Prince, financée par la France, est inaugurée. Seule route asphaltée des environs quand toutes les autres restent en terre battue, elle met la capitale à 85 km et quelques heures de voiture. Le trafic passe de 35 véhicules par jour à son ouverture à 407 en 1983⁵². La nouvelle voie facilite quelque peu le débouché des productions locales vers la capitale, mais suscite également une spéculation sur les terrains. Faute de moyens, tant financiers que juridiques (absence de cadastre, de règlement d'urbanisme, de législation patrimoniale, etc.), la ville ne parvient pas à réguler ses transformations et à gérer les enjeux d'aménagements induits par ces flux de population.

⁴⁹ Afin de produire du charbon de bois, seule source d'énergie pour bien des familles. Ce déboisement provoque érosion et ensablement du lit des rivières ce qui aggrave les inondations lors des fortes pluies.

⁵⁰ PAUL, Bénédicte, DAMEUS, Alix, GARRABE, Michel. « Le processus de tertiarisation de l'économie haïtienne ». *Etudes caribéennes*, [en ligne], n° 16, août 2010, mis en ligne le 19 mai 2012, consulté le 27 février 2014. URL : <http://etudescaribeennes.revues.org/4728> ; DOI : 10.4000/etudescaribeennes.4728.

⁵¹ ELIE Daniel, LATORTUE Ralph C., THEBAUD Marie-Christine. *Etude sur l'accroissement urbain de Jacmel*. Projet de fin d'étude de IIIe année de la faculté des Sciences [de Port-au-Prince], 1978. n. p.

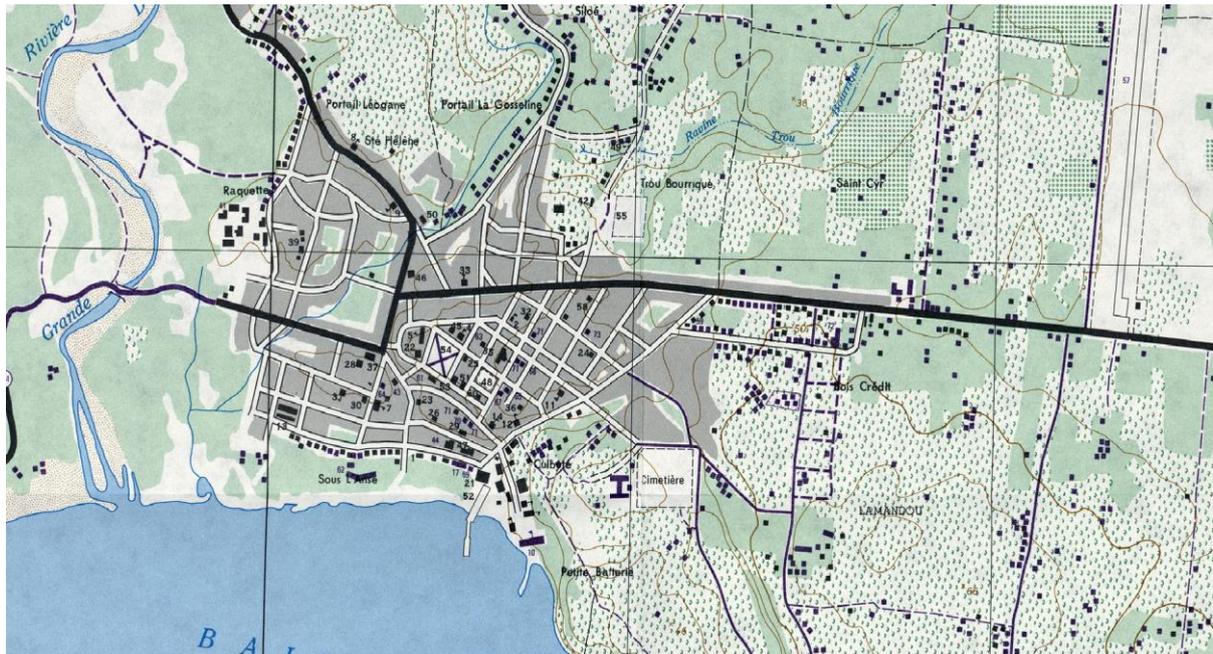
⁵² France, ministère des Relations extérieures, de la coopération et du développement. Mission d'évaluation, 1984. Cité par CADET, *op. cit.*, p. 18.



Petites commerces place Geffrard, à l'entrée de la ville. © Alex Polotsky, Flickr, CC BY 2.0.



Les activités de petit commerce débordant dans les rues aux alentours du marché, ici rue Vallière. © Alex Polotsky, Flickr, CC BY 2.0.



Détail de la carte de Jacmel, préparée par les ingénieurs du Service de géodésie et des Forces armées d'Haïti sous la supervision du Département des travaux publics et avec la collaboration de l'US Army Inter American Geodetic Survey, révisée en 1987 par le Defense mapping agency hydrographic/topographic center.

Les zones urbanisées sont en gris. A l'extrême droite, la piste de l'aéroport, implanté le long de la Barranquilla. L'urbanisation le long des axes d'accès au centre-ville est bien visible.

Au milieu des années 1970, seule 31% de la population jacmélienne bénéficie de l'eau courante, tandis que 41 % s'alimente aux fontaines publiques et que le reste n'accède qu'à l'eau de la rivière. Le centre-ville ne dispose pas de réseau d'égouts. Quelques canaux, pour partie enterrés et pour partie à ciel ouvert, permettent l'évacuation des eaux usées par gravité, lorsqu'ils ne sont pas obstrués par les alluvions. Les canalisations aboutissent à deux bouches d'évacuation sur la plage entraînant la pollution de celle-ci. Une petite centrale électrique satisfait 26 % de la demande. Aucune ligne téléphonique ne relie Jacmel aux autres villes du pays. Le centre ancien continue de se densifier⁵³ et l'opulente végétation nichée au cœur des parcelles de disparaître. Les parcelles sont redécoupées afin de permettre la construction de nouvelles maisons. Le partage continu des héritages et la spéculation foncière expliquent la vente de propriétés de centième de carreau, voire de 20 ou 30 millièmes de carreau⁵⁴. Les principales rues sont asphaltées et les ruelles en escalier sont améliorées.

En 1983 la production caféière ne représente plus que 1 % de celle totale du pays. L'exode rural continue de gonfler la ville qui se développe toujours sans plan d'aménagement ni réalisation des réseaux, de manière totalement anarchique. Nombre d'édifices sont détruits, remplacés par des constructions en béton souvent de deux ou trois étages quand il ne s'agit pas de petits immeubles de rapport. Le constat déjà préoccupant dressé en 1976 ne fait que s'accroître. Et les descriptions des émigrés, longtemps absents, qui rentrent au pays après la chute du régime Duvalier en 1986, s'épanchent sur la Jacmel perdue de leur enfance, nourrissant une nostalgie à laquelle contribue largement la poésie de Jean Metellus ou de René Depestre. Ce dernier est même couronné par le prix Renaudot en 1988 pour son roman « Hadriana dans tous mes rêves », dont l'intrigue se déroule dans

⁵³ ELIE Daniel, LATORTUE Ralph C., THEBAUD Marie-Christine, *op. cit.*

⁵⁴ Un carreau représentant 1.29 hectares ou 12 926.32 m², soit moins de 260 m².

Ville

les années 1930 dans le manoir Alexandra⁵⁵. Ainsi l'auteur évoque sa ville natale, trois décennies après le décès de son héroïne, Hadriana Siloé : « [La terre jacmélienne] paraissait assujettie à une sombre destinée, ballottée par des vagues de vicissitudes malignes où intervenaient, à parts aussi dévastatrices, fauteurs inassouvis de désolation et de ruines, à la fois le feu, le cyclone, la sécheresse, le pian, la présidence à vie, le paludisme, l'Etat, l'érosion, l'homo papadocus⁵⁶, soumis entre eux aux échanges d'une sorte d'osmose inéluctable »⁵⁷.

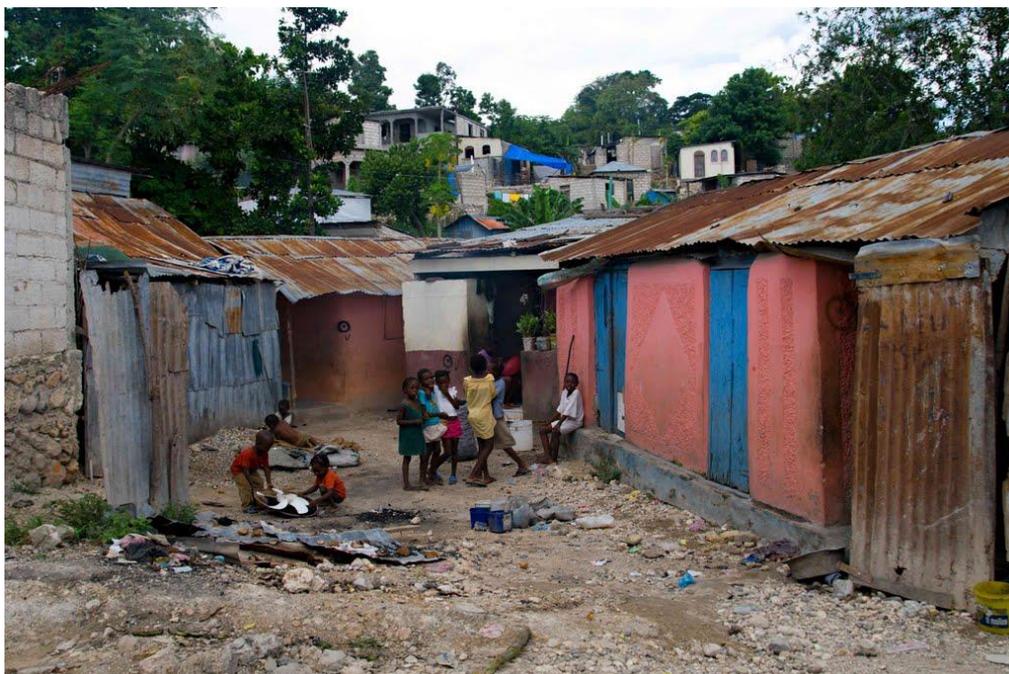


Rue Saint-Hélène, au nord de la ville. © ISPAN, 2011.
Aucun réseau.

⁵⁵ Voir également l'ouvrage de Maurice Cadet accompagné de sept textes de Jacméliens, vivant à l'étranger mais profondément attachés à leur ville natale. Pour le dossier sur le manoir, voir HAJAC0225.

⁵⁶ Référence à François Duvalier, dit Papa Doc.

⁵⁷ DEPESTRE, René. *Hadriana dans tous mes rêves*. Paris : Gallimard, 1988. p. 111.



Constructions anarchiques dans les faubourgs (derrière le cimetière).
© Jiri Veverka, Flickr, CC BY 2.0, 2010.



Cohabitation de l'habitat traditionnel et des constructions récentes en béton beaucoup plus monumentales, rue Projetée. © Jiri Veverka, Flickr, CC BY 2.0, 2010.

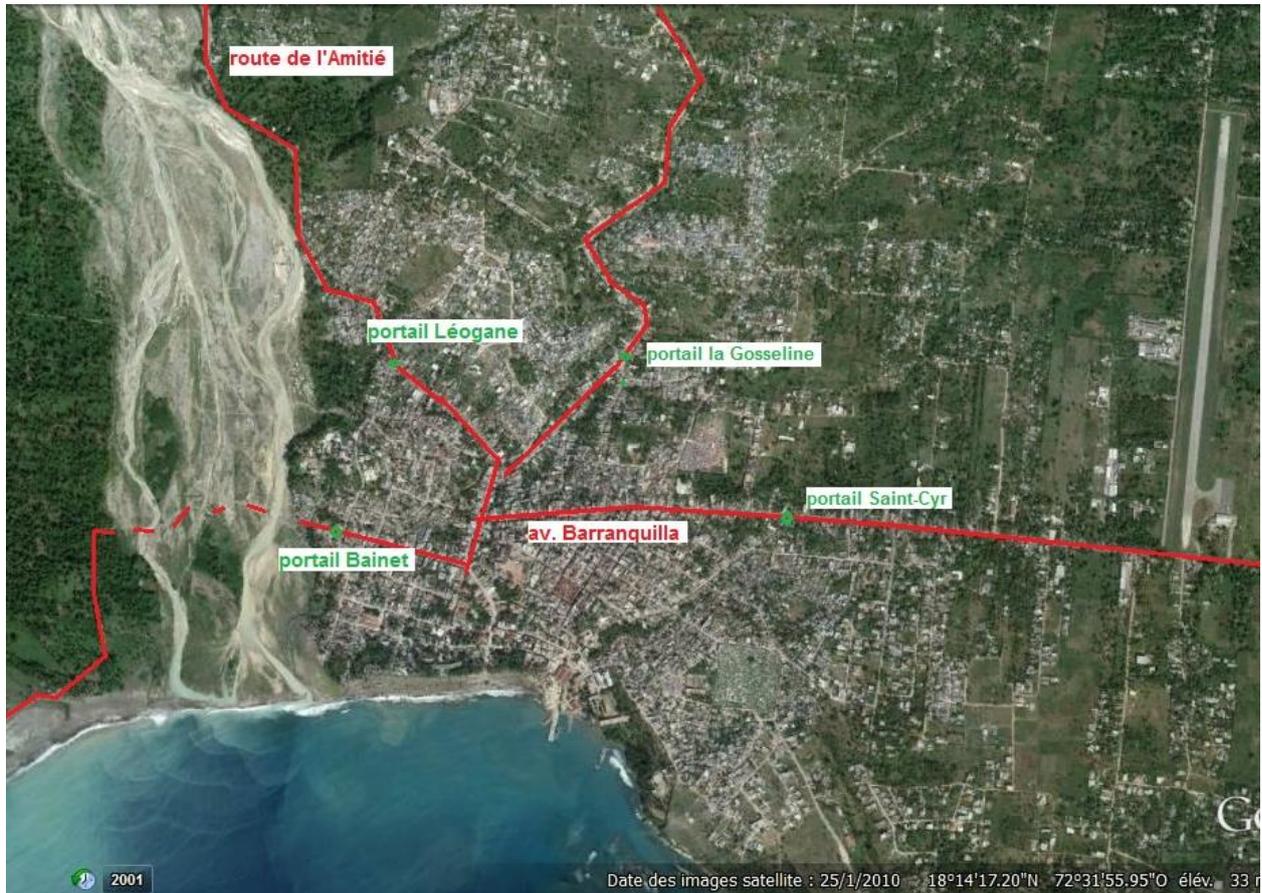
Ville

En vingt ans, entre 1982 et 2003, le département gagne encore près de 100 000 habitants pour atteindre le nombre de 450 000 tandis que Jacmel seule en compte 37 000. Sa superficie urbanisée quadruple en deux décennies et ses faubourgs représentent 18 km², selon l'ISPAN. L'urbanisation se développe le long des grands axes d'accès au centre, la route de l'Amitié, pénétrant nord-sud en ville, mais surtout l'avenue de la Barranquilla, pénétrant est-ouest. Cette dernière devient la principale artère de Jacmel, celle – suffisamment large – où se concentrent constructions, commerces et trafic automobile et de motocyclettes, et le long de laquelle s'élèvent les principaux services récemment créés, tels l'aéroport ou le nouveau marché.

JACMEL > CENTRE HISTORIQUE > LIMITE D'OPERATIONS



Jacmel en janvier 2010. L'urbanisation se poursuit au-delà du centre-ville (limite des 4 zones du périmètre étudié en rouge). © Googleearth 2010.



Localisation des quatre axes d'accès au centre-ville et des quatre portails. La route de l'Amitié au nord (ou route nationale 4) conduit désormais à Port-au-Prince via Léogane ; le portail Gosseline serpente d'abord le long de la rivière des Orangers puis le long de la rivière la Gosseline ; l'avenue Barranquilla est la route départementale 41 qui conduit au Cayes-Jacmel à l'est ; le portail Bainet se poursuit par la route 208 vers l'ouest (dont on distingue le passage dans le lit de la Grande rivière).
© Googleearth, 2010.



Avenue de la Barranquilla. © Jiri Veverka, Flickr, CC BY 2.0, 2010.



Traffic intense aux abords de la ville. © Jiri Veverka, Flickr, CC BY 2.0, 2010.

3.2 La ville aujourd'hui

Malgré les nombreuses études sur Jacmel et les projets successifs⁵⁸, aucun plan de protection n'avait pu encore aboutir avant même le séisme de 2010. Ces études réalisées par des consultants et des représentants d'agences internationales et d'ONG manquent d'ailleurs totalement de coordination, comme le soulignait déjà Elizabeth Mc Lane dans son rapport de 1996⁵⁹. Aujourd'hui, les pouvoirs publics ne sont toujours pas en mesure d'organiser la moindre protection ni même une quelconque planification urbaine. La croissance de la ville se poursuit anarchiquement, les constructions privées étant réalisées sans autorisation et les rares équipements publics au gré des opportunités ; les écoles sont ainsi réinstallées dans d'anciennes résidences privées. Ainsi, les places et esplanades réservées dans les plans d'aménagements successifs des 18^e et 19^e siècles ont-elles quasiment toutes disparues, ce qui contribue à la saturation du centre-ville. Seules demeurent la place Toussaint-Louverture (ancienne place d'Armes au Bel-Air) et la place de la Douane, au port. La place du marché est occupée par la grande halle métallique depuis 1895/96, la place Geffrard est devenue un vaste carrefour où convergent la route de l'Amitié et le portail de la Gosseline, les places des marchés de la Comédie et du marché aux herbes ont été loties. Les actuels autres espaces dénommés « places » ne sont en réalité que des carrefours, telle la place de Beauvais, au croisement de la rue de la Municipalité et de la rue de Beauvais.



Localisation des places et des marchés sur la photo aérienne. © Googleearth, 2010.

⁵⁸ HAMEL Jean-Pierre, DIDIER, Dominique, HYVERT, Gyselle, GASPARD, Harold. *Rapport de mission de cadrage et de recommandations touchant l'étude et la mise en œuvre des plans de sauvegarde des villes historiques de Jacmel et de Cap Haïtien, Projet Route 2004*. 1997. Cette étude comprend une analyse critique de trois précédentes études réalisées en 1996 dans le cadre du projet Route 2004 : une étude sur les paramètres sociologiques pour un schéma de préservation par Rachel Beauvoir-Dominique, une étude sur les paramètres urbains pour un schéma de préservation par Didier Dominique et enfin un rapport sur la conservation urbaine de la ville de Jacmel par Elizabeth Heed Mc Lane.

CORRAGIO Cecilia. *Etude pour la protection du patrimoine architectural de la ville de Jacmel*. Pour : République d'Haïti, ministère de l'économie et des finances, unité technique d'exécution, prêt BID 1493 – SF / HA, 2007.

REPUBLIQUE D'HAÏTI, Ministère du tourisme. *Révision op. cit.*

TURGEON, Laurier (dir.). *Rapport de la mission canadienne sur la sauvegarde et la mise en valeur du centre historique de Jacmel*. Pour le Ministère de la culture et de la communication d'Haïti (mission financée par le Ministère de la culture et de la communication d'Haïti, l'Université Laval, ICOMOS Canada et le ministère des Travaux publics et services gouvernementaux Canada (TPSGC), 2009.

⁵⁹ HEED MC LANE Elizabeth. *Rapport sur la conservation urbaine de la ville de Jacmel. Projet Route 2004*. PNUD (programme des Nations Unies pour le développement), 1996, p. 62.



La place Toussaint-Louverture, ancienne place d'armes. A gauche le manoir Alexandra, à droite l'hôtel de ville. © Jiri Veverka, Flickr, CC BY 2.0, 2010.



« Place » de Beauvais. © ISPAN, 2011.



Aménagement urbain au carrefour de la rue Marbois et de la rue Sainte-Anne. © ISPAN, 2011.



Carrefour entre la route de l'Amitié, l'avenue de la Liberté, la rue de la Municipalité et le portail Bainet.
© ISPAN, 2013.



Place de la Douane. © ISPAN, 2011.

Ville

Il semble que l'habitude de l'ISPAN (au moins depuis l'étude de Didier Dominique en 1997) de découper le centre-ville en sept quartiers relève davantage d'un découpage « technique » que d'un constat de terrain. Le repérage systématique conduit en 2013-2014 atteste que ces sept quartiers ne présentent pas de différences architecturales ou urbaines manifestes. Les habitants, dans l'usage courant, évoquent différents quartiers sans que leurs limites ne soient clairement définies ni que ceux-ci correspondent à des entités administratives :

Bel-Air

Anbalavil

Raquette (autour des rues Exina-Gilles et Raquette)

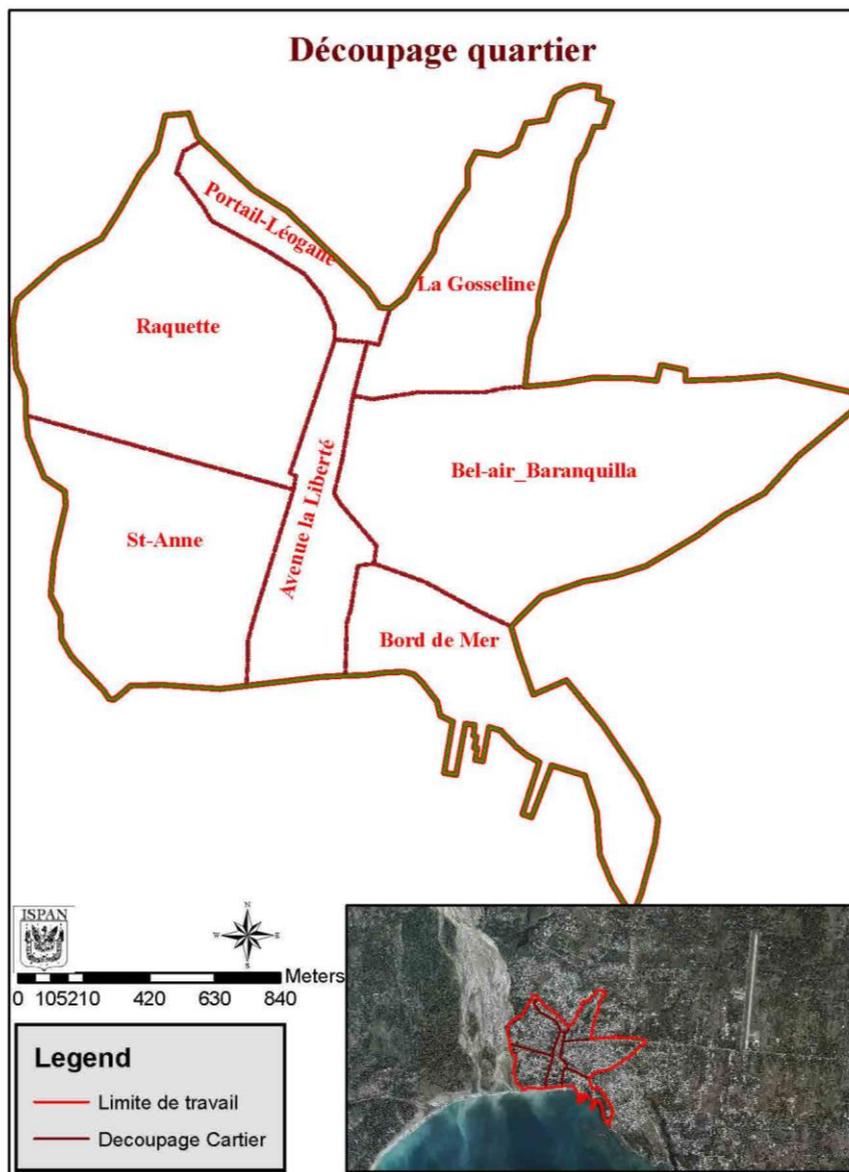
Bord de mer

Culbuté (au nord du cimetière, au-delà de la zone de repérage)

Bas des Orangers (autour de la rue Mesmer)

Nan Marre (autour de la rue Saint-Jacques)

Ainsi que les quatre portails.



Découpage du centre-ville en sept quartiers. © ISPAN, 2014.

Ville

La différence typologique la plus flagrante aujourd'hui réside dans la densité du bâti⁶⁰. Plus on se rapproche du centre ancien, autour de la place Toussaint-Louverture et des rues cernant le marché, plus le bâti est dense. Les maisons, mêmes les plus anciennes, comprennent un ou parfois deux étages ; elles tendent toutefois à être remplacées par de petits immeubles construits en béton. Les rues périphériques comprennent encore un bâti beaucoup plus lâche. Elles conservent à la fois dans certains tronçons un caractère traditionnel avec des maisons en rez-de-chaussée d'une ou deux pièces alignant leur galerie sur la rue et, dans d'autres tronçons, elles présentent un caractère davantage contemporain, les réserves foncières permettant la construction de maisons « modernes », dérogeant aux caractéristiques de l'architecture caribéenne (retrait par rapport à la rue, clôture, absence de galerie, etc.).



Deux vues de la rue Charlotin-Mercadieu, au nord de la ville. Alternance de maisons récentes et de bâti peu dense. © ISPAN, 2013.

⁶⁰ HAJAC0003, dossier traitant de l'ensemble du bâti privé.



Rue Exina-Gilles, à la limite ouest de la ville. © ISPAN, 2013.



Rue Saint-Jacques, à l'est de de la ville. © ISPAN, 2014.
Deux exemples de rues des faubourgs.



Route de l'Amitié au niveau où elle devient avenue de la Liberté, en plein centre-ville. © ISPAN, 2013.



La rue Magloire-Ambroise, vers la baie. © Jiri Veverka, Flickr, CC BY 2.0, 2010.
Deux exemples de rues du centre-ville.

Ville

Un second critère croise celui de la densité, c'est celui de la topographie. Depuis l'origine de la ville, son bâti s'articule entre les zones du port, du bord de mer et de l'embouchure des rivières et celles sur les ressauts de terrain. Aujourd'hui toutes les pentes sont loties. Le cœur économique de la ville, autrefois établi Anbalavil, autour du port et de la zone des entrepôts⁶¹ des rues du Commerce et Saint-Anne, s'est déplacé au Bel-Air, autour de la place du Marché où jusqu'en 2015 se concentraient quotidiennement toutes les activités commerçantes. C'est sur cette butte que se trouvent les maisons anciennes les plus cossues, appartenant aux riches commerçants. Certaines d'entre elles bénéficient de points de vue sur la mer, tel le manoir Alexandra⁶², ou sur les montagnes alentours. Les rues Sainte-Anne et du Commerce et leurs entrepôts font l'objet de l'attention des pouvoirs publics qui souhaiteraient voir s'y développer des aménagements destinés à accueillir le tourisme⁶³ ; pour l'instant les projets sont restés lettre morte et les vestiges d'entrepôts de café abritent de petits commerces d'objets artisanaux, notamment des masques de papier mâché du carnaval. Les maisons plus modestes, en rez-de-chaussée, se répartissent en périphérie de ce noyau.



La rue Vallière sous la place du Marché, au niveau où elle se termine en cul de sac, rue Seymour-Pradel, face à la pente. © ISPAN, 2014

⁶¹ HAJAC0004 dossier présentant l'ensemble des entrepôts.

⁶² HAHAC0225

⁶³ République d'Haïti, ministère du Tourisme. *op. cit.* A l'exception des aménagements prévus dans ces deux rues et de la réorganisation du port, l'ensemble de l'opération (réalisation de complexes hôteliers) prévoyait de se déployer dans des zones côtières vierges assez éloignées de la ville ancienne.



La rue Alcuis-Charmant descendant depuis le centre, avant de remonter plus légèrement vers Le Culbuté et le cimetière. © Jiri Veverka, Flickr, CC BY 2.0, 2010.



Les maisons qui s'échelonnent sur la pente vue depuis la place de la Douane (à gauche les fenêtres turquoise des entrepôts Vital). © Jiri Veverka, Flickr, CC BY 2.0, 2010.



Rue du Commerce et sa succession d'anciens entrepôts de café, dont aujourd'hui beaucoup sont plus ou moins abandonnés. Cliché ISPAN, 2013.



Rue du Commerce au niveau des quelques maisons les plus anciennes, celles ayant été construites par les commerçants étrangers au tournant du XXe siècle, avant qu'ils ne préfèrent s'installer sur le coteau, au Bel-Air. © ISPAN, 2013.



La rue Sainte-Anne, en bord de mer. © ISPAN, 2013.



Commerce artisanal rue Sainte-Anne. © ISPAN, 2014.



La plage et les coteaux au loin. © Jiri Veverka, Flickr, CC BY 2.0, 2010.

Ville

Le port actuel, au bout de la plage, a été inauguré en 2001, les travaux ayant été financés par le programme de monétarisation de l'aide alimentaire pour le développement, PL-480. Il comprend un quai de croisière (destiné à recevoir les navettes/tender en provenance du paquebot mouillant au large) et une aire de débarquement de passagers flanquée d'un pavillon d'accueil, ainsi qu'un quai marchand et une aire de stockage de conteneurs contiguë à l'ancien hangar de la Douane⁶⁴). Le quai de croisière, structure en béton préfabriqué reposant sur des pieux enrobés de béton, n'a jamais été mis en service. Faute d'entretien, il nécessiterait d'être remis en état. En 2008, le pavillon d'accueil était utilisé comme siège de la représentation départementale du ministère du Tourisme et le reste des infrastructures, en particulier un bloc de sanitaires, était à l'abandon. Quant au port commercial, il ne sert, de façon épisodique, qu'à accueillir des bateaux de faible tonnage transportant du ciment pour un commerçant de la ville, ou des objets usagés, des *pépés*, en provenance de la Floride. L'insuffisance du tirant d'eau (profondeur du fond marin estimée à seulement une dizaine de pieds au niveau du quai marchand) ne permettrait pas, quoi qu'il arrive, d'accueillir des bateaux de tonnage moyen⁶⁵.



Le port en 2010. A gauche, le quai de commerce avec à l'arrière les trois halles du hangar de la douane et à droite le quai de croisière. © Cliche Googleearth.

⁶⁴ HAJAC0652, ill. voir p. 36.

⁶⁵ République d'Haïti, ministère du Tourisme. *Op. cit.*, p. 25.



Le port en 2013. © ISPAN, 2013.

Conclusion

Jacmel souffre irrémédiablement des aléas climatiques qui surviennent trop souvent. Seulement cinq ans après l'incendie de 1896 une tempête et ses pluies diluviennes emportent les toitures de nombreuses maisons. Mentionnons encore les cyclones de 1930, 1935, 1954. En 1978 déjà, les édifices à caractère patrimonial sont jugés « menacés de dégradation, de vieillissement et de destruction »⁶⁶. Les pouvoirs publics tentent de remédier à la situation par différentes actions ; l'inscription de la ville sur la liste nationale indicative du patrimoine mondial en 2004 participe de cette stratégie de sauvegarde. Mais tout reste à faire en matière d'aménagements, de réseaux et d'équipements collectifs dans la ville. Chaque édifice ancien du centre appartient, par le biais des héritages, à une kyrielle de propriétaires de la diaspora haïtienne. La législation ne prévoit pas de protection du patrimoine pour les biens privés. Le classement monument historique implique que l'édifice appartienne à l'Etat. Celui-ci n'a ni les moyens financiers ni les possibilités juridiques et pratiques de se porter acquéreur de ces bâtiments. Actuellement, seuls la Citadelle La Ferrière et le palais Sans-Souci du roi Christophe à Milot⁶⁷ ainsi que plusieurs forts sont protégés. Aucune protection ne concerne Jacmel. Les projets de mise en valeur touristique de 2007 restent à l'état de rêve. Les quatre cyclones de 2008 mais surtout le tremblement de terre de 2010 porte un nouveau coup terrible à la ville dont elle mettra encore longtemps à se remettre.

⁶⁶ ELIE Daniel, LATORTUE Ralph C., THEBAUD Marie-Christine, *op. cit.*

⁶⁷ L'ensemble est inscrit sur la liste du patrimoine mondial en 1982.



Une maison en béton à côté d'une maison en maçonnerie traditionnelle peu après le tremblement de terre. © Jiri Veverka, Flickr, CC BY 2.0, 2010.



Rue Seymour-Pradel, en centre-ville, peu après le tremblement de terre. © Jiri Veverka, Flickr, CC BY 2.0, 2010.

Aujourd'hui, l'objectif vital pour la ville n'est plus de poursuivre le projet d'inscription au patrimoine mondial mais de trouver les moyens de sauver ce qui peut encore l'être du centre ancien tout en gérant mille autres urgences fondamentales pour la vie quotidienne (aménagement des réseaux d'assainissement, de la voirie, organisation du ramassage des ordures, production et distribution d'électricité, d'eau courante etc.). L'ISPAN poursuit vaillamment, grâce notamment à des coopérations internationales, sa politique de connaissance, de sensibilisation et de protection du patrimoine. Ainsi, dès 2011, il a réalisé un repérage rapide du bâti ancien, marquant chaque bâtiment jugé remarquable afin que la population puisse en tenir compte. La firme espagnole Patrimonio 48, a reçu une mission de diagnostic sur certains édifices les plus emblématiques, tous propriétés publiques⁶⁸. L'ancienne prison, en cours de restauration, devrait être aménagée en CIAP (centre d'interprétation de l'architecture et du patrimoine). Très récemment, toutes les activités commerçantes quotidiennes du marché du centre-ville ont été déplacées dans un espace aménagé spécialement, le long de la Barranquilla. Cela devrait permettre de sauver et de restaurer la halle métallique qui menaçait de s'effondrer.



Marquage comme « bâtiment historique » par l'ISPAN après le tremblement de terre de 2010 de l'entrepôt dit de monsieur Dougé rue du Commerce (HAJAC00049). © ISPAN, 2011.

⁶⁸ Notamment la prison (HAJAC0019), la maison Dougé de l'école-atelier (HAJAC0009), la résidence de la banque nationale de crédit (HAJAC0160), la résidence logeant la direction régionale des impôts (HAJAC0574), le marché (HAJAC0662), la douane (HAJAC0652) et l'hôtel de ville (HAJAC0686). Certains de leurs documents graphiques ont été reproduits dans les dossiers. Bulletin de l'ISPAN, n° 23, 1^{er} avril 2011.



La halle du marché. © Jiri Veverka, Flickr, CC BY 2.0, 2010.

L'étude d'inventaire général qui s'achève montre que le potentiel patrimonial de Jacmel tient moins dans la petite dizaine de maisons à éléments importés qu'il est encore possible de sauver que dans l'importance d'un ensemble de maisons construites en maçonnerie traditionnelle et présentant certaines caractéristiques formelles typiques de la Caraïbe. Cependant, le repérage systématique et exhaustif conduit lors de cette opération d'inventaire montre également la rapidité, depuis quelques années, à laquelle ces maisons traditionnelles sont dénaturées (reconstruction de la galerie en béton, surélévation précaire) ou remplacées par des édifices, voire des immeubles, totalement en béton et qui renouvellent la physionomie de la ville. Parallèlement, les maisons élémentaires (une ou deux pièces en rez-de-chaussée, déclinaison de la case ancestrale) tendent également à disparaître, remplacées par des bâtiments répondant à des critères de confort et d'habitabilité modernes dès que les propriétaires en ont les moyens.

Aujourd'hui, c'est peut-être sur son patrimoine immatériel que Jacmel pourrait s'appuyer afin de construire son avenir et de trouver les moyens d'entretenir et de restaurer son patrimoine bâti. En effet, chaque année, le carnaval transforme la ville⁶⁹. Les festivités qui durent près d'une semaine mobilisent l'ensemble des habitants et drainent déjà près de 300 000 visiteurs. Elles suscitent, tout au long de l'année, une activité de confection de masques en papier mâché ; le parcours, le long de la Barranquilla, se métamorphose grâce à la construction de tribunes éphémères en bois. Le carnaval est désormais le patrimoine jacmélien qui possède la plus forte plus-value, unanimement reconnu dans l'ensemble du pays, et qui répond à la définition du patrimoine culturel immatériel de l'UNESCO⁷⁰. Les retombées économiques liées sont indéniables, même si les capacités d'accueil de

⁶⁹ Voir notamment TURGEON, Laurier. « Les enjeux du patrimoine immatériel ». In : Turgeon, Laurier (dir.). *Rapport de la mission canadienne op. cit.*, p. 33-41.

⁷⁰ L'article 2 de la convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel le définit ainsi :

1. On entend par "patrimoine culturel immatériel" les pratiques, représentations, expressions, connaissances et savoir-faire - ainsi que les instruments, objets, artefacts et espaces culturels qui leur sont associés - que les communautés, les groupes et, le cas échéant, les individus reconnaissent comme faisant partie de leur patrimoine culturel. Ce patrimoine culturel immatériel, transmis de génération en génération, est recréé en permanence par les communautés et groupes en fonction de leur milieu, de leur interaction avec la nature et de leur histoire, et

Ville

la ville restent très précaires. Ainsi le potentiel touristique, lié au patrimoine jacmélien demeure plus que jamais présent.



Le carnaval de 2013. La Barranquilla et l'enfilade de ses tribunes éphémères. © ISPAN, 2013.



Le carnaval de 2013. Jeunes déguisés en « nègres-marrons » (esclaves évadés et réfugiés dans les montagnes), évocation de l'esclavage de l'époque coloniale. © ISPAN, 2013.

leur procure un sentiment d'identité et de continuité, contribuant ainsi à promouvoir le respect de la diversité culturelle et la créativité humaine. [...]

2. Le "patrimoine culturel immatériel", tel qu'il est défini au paragraphe 1 ci-dessus, se manifeste notamment dans les domaines suivants :

- (a) les traditions et expressions orales, y compris la langue comme vecteur du patrimoine culturel immatériel ;
- (b) les arts du spectacle ;
- (c) les pratiques sociales, rituels et événements festifs ;
- (d) les connaissances et pratiques concernant la nature et l'univers ;
- (e) les savoir-faire liés à l'artisanat traditionnel. [...]



Le carnaval de 2013. Défilé de paons. © ISPAN, 2013.



Le carnaval de 2013. Divers masques multicolores. © ISPAN, 2013.

Ville

**Annexe : liste des dossiers d'édifices étudiés
à l'exception des maisons (voir HAJAC0003) et des entrepôts (voir HAJAC0004).**

| REF | Titre courant de l'édifice | Adresse de l'édifice |
|-----------|--|--|
| HAJAC0019 | Ancienne prison civile de Jacmel | Seymour Pradel (rue) 32 |
| HAJAC0050 | Ancien entrepôt, Centre BAHAI de JACMEL ; Maison de Monsieur Baruck Moro | Commerce (rue du) 69 |
| HAJAC0096 | Banque Nationale de crédit (BNC), puis maison du tourisme du Sud-Est. | Liberté (avenue de la) 3 ; Municipalité (rue de la) 4 |
| HAJAC0101 | Poudrière, actuellement temple La voix du salut | Liberté (avenue de la) 19 |
| HAJAC0108 | Ecole Nationale Evéline Lévy (Leonie Jastram) | Municipalité (rue de la) 10 |
| HAJAC0136 | temple dit église baptiste Le Tabernacle | Liberté (avenue de la) 52 |
| HAJAC0159 | Colin's hôtel (ex la crevette) | Congo-Plage 5 ; Sainte-Anne (rue) 15 |
| HAJAC0174 | sous station électrique de Jacmel | Isaac Pardo (rue) 24 ; Petion (rue) 24 |
| HAJAC0228 | Ecole professionnelle catholique, École la cordée | Léogane (rue de) 42 |
| HAJAC0245 | Presbytère de l'Eglise du Tabernacle | Gouvernement (rue du) 10 |
| HAJAC0257 | atelier | Léogane (rue de) 77 ; Charlotin Marcadiou (rue) 1 |
| HAJAC0384 | Chapelle du Calvaire | Calvaire (ruelle du) 20 ; Tombe Magloire (impasse) 1 |
| HAJAC0425 | maison de Mambo Edna | Tombe Magloire (impasse) 5 |
| HAJAC0430 | Bureau départemental agricole du Sud-est | Suzanne (rue) 2 |
| HAJAC0434 | cathédrale Saint-Jacques et Saint-Philippe | Eglise (rue de l') 28 ; Vaivre (rue) |
| HAJAC0442 | Loge la Parfaite amitié et les cœurs réunis | Projetée (rue) 20 |
| HAJAC0510 | prison et commissariat | Comédie (rue de la) 95 |
| HAJAC0610 | Ecole des Soeurs de Saint Joseph de Cluny | Boirond Tonnerre (rue) 1 ; Toussaint-Louverture (place) |
| HAJAC0639 | boutique Web Entreprise | Alcius Charmant (rue) 46 ; Vallière (rue) 45 |
| HAJAC0652 | bureau de douane de Jacmel, actuellement centre de conférences. | Douane (place de la) 1 |
| HAJAC0653 | place de la Douane | Douane (place de la) |
| HAJAC0662 | marché en fer de Jacmel | Eglise (rue de l') ; Vaivre (rue) ; Marché (rue du) ; Vallière (rue) ; Marché (place du) |
| HAJAC0670 | Hôpital Saint-Michel | Exina Gilles (rue) 61 |
| HAJAC0674 | Direction des travaux publics transports et communication | Municipalité (rue de la) 17 ; Beauvais (rue) 15 |
| HAJAC0678 | Place du marché en fer | Marché (place du) |
| HAJAC0679 | École du frère Clément ou école des frères de l'instruction chrétienne | Petite batterie (rue) |

Ville

| | | |
|-----------|--|---|
| HAJAC0680 | Bibliothèque municipale | Bourbon (rue de) 2 |
| HAJAC0686 | hôtel communal | Toussaint Louverture (place) |
| HAJAC0689 | temple vodou dit Péristyle de Madame Nerva | Embouchure (rue de l') 25 |
| HAJAC0700 | place Toussaint Louverture | Toussaint Louverture (place) |
| HAJAC0702 | temple vodou dit Péristyle de manbo Nounoune | Charlotin Marcadieu (rue) 65 |
| HAJAC0703 | Cimetière de Jacmel | Souvenir (rue du) ; Sainte Thérèse (rue) ; Saline (rue la) ; Beaux Amis (rue des) |