

## POSSIBILITES D'AMELIORATION DES CONDITIONS DE TRANSPORT

## SUR LE MARONI

188  
175 F

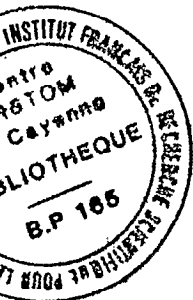
Le Maroni est, parmi les cours d'eau de la Guyane, celui dont les rives sont les plus peuplées. Deux postes administratifs ont été créés sur la rive française en amont de Saint-Laurent : Grand Santi et Maripasoula. Il est permis d'espérer que, grâce à ces centres de vie, la population de l'intérieur pourra enfin être fixée et cesser de se déplacer vers le littoral.

Un terrain d'aviation sera mis prochainement en service à Maripasoula. Il permettra des liaisons sûres et rapides avec le chef-lieu du département. Mais, l'évacuation de minerais rares ou précieux mise à part, il semble que ce mode de transport serait insuffisant pour assurer une activité économique quelconque, si faible soit-elle. Pour éviter que les postes du Maroni restent des créations artificielles, il faudrait pouvoir compter sur des moyens de communication moins onéreux ; il serait nécessaire, par exemple, d'effectuer les transports par le fleuve dans des conditions moins précaires.

Il ne saurait être question de chercher à rendre le Maroni navigable, au sens habituel de ce terme. Cependant l'examen des conditions hydrologiques et hydrographiques montre qu'il semble possible d'assurer en toute saison le service de canots de quarante barils (4 tonnes) dans des conditions de rapidité et de sécurité suffisantes, même avec des équipages médiocres, moyennant des aménagements très réduits en rapport avec l'importance du trafic actuel. Cette amélioration serait suffisante, tout au moins en première étape.

Les travaux comporteraient de légères rectifications des "bistouris" utilisés en basses et hautes eaux pour les sauts les plus difficiles et l'élimination des roches les plus dangereuses, de façon à éviter

...



2

tout déchargement et réduire les risques de naufrage. Ultérieurement la mise en place de quelques barils et de légers déroctages permettraient de profiter sans danger de la puissance des moteurs dans les longs biefs calmes, ce qui conduirait à un gain de temps supplémentaire.

Ces rectifications sont délicates ; les changements dans les conditions d'écoulement doivent rester insignifiants. La présence d'un bon spécialiste hydraulicien est indispensable. Les déroctages ne peuvent être exécutés que pendant une courte partie de l'année et par conséquent doivent être répartis sur plusieurs campagnes, ce qui rend difficile le plein emploi de l'ingénieur et de son équipe. On peut proposer la solution suivante qui a donné toute satisfaction pour l'aménagement du seuil rocheux de Zinga, sur l'Oubangui. Il s'agissait de travaux beaucoup plus difficiles et plus importants que ceux qui pourraient être envisagés sur le Maroni.

Les travaux de rectification seraient effectués, sous la direction du Service des Ponts et Chaussées, par l'ingénieur hydrologue de l'Institut Français d'Amérique Tropicale qui connaît parfaitement le fleuve, assisté d'un agent technique spécialisé dans l'emploi des explosifs. La main d'oeuvre serait constituée en majeure partie par des canotiers Bonis ou Boschs.

Au cours d'une première campagne on pourrait prévoir, à titre d'essai, une première série d'aménagements sur les bistouris des sauts Poligoudou, Lessé Dédé et peut-être Mumbari. Il est difficile de préciser la masse de travaux à entreprendre ; à titre indicatif, il semble que les déroctages dans les bistouris seraient de l'ordre de quelques centaines de m<sup>3</sup> au grand maximum. La dispersion des chantiers conduirait à un prix unitaire assez élevé.

(1959)  
Les dépenses peuvent être estimées à huit millions de francs.

...

Elles comporteraient :

l'achat de matériel,  
la consommation en explosifs et en produits divers,  
les frais de salaire et de nourriture de la main d'oeuvre,  
le traitement de l'agent technique pendant la durée des  
travaux, (1) et la construction de quelques abris sommaires.

Si les résultats de cette première campagne s'avéraient satisfaisants, les travaux pourraient être poursuivis pendant deux ans, ce qui permettrait d'atteindre l'objectif prévu au début de la présente note. Les dépenses annuelles resteraient du même ordre de grandeur que celles de la première année.

Une certaine propagande devrait être exercée auprès des Bonis, des Boschs et des Pamacas afin qu'ils comprennent que ces travaux sont destinés à leur assurer dans l'avenir, un travail plus sûr et plus régulier. Cette précaution permettrait d'obtenir un meilleur rendement.

D'autre part, pour éviter tout incident, des contacts devraient être pris en temps voulu avec les autorités du Surinam afin qu'elles n'ignorent pas les travaux entrepris par l'administration française, travaux dont nos voisins bénéficieraient.

---

La mise en valeur du territoire de l'Inini sera étroitement conditionnée par la création de voies de communication. La présente note propose, moyennant des dépenses peu élevées, une amélioration très sensible de la situation actuelle dans la vallée du Maroni. Ce projet pourrait donner lieu à une certaine activité économique qui, si modeste soit-elle, faciliterait dans l'avenir le développement de ces régions sur une échelle plus large qu'actuellement.

Jean RODIER

Ingénieur en chef à l'Electricité de France  
Chargé de la direction des Etudes hydrologiques  
à l'O.R.S.T.O.M.

Ingénieur hydrologue étant mis à disposition gratuitement par l'I.F.A.T.