

SOCIETE D'ETUDES ET D'EXPLOITATIONS MINIERES DE L'ININI

ANNEE 1942 .

RESUME DES TRAVAUX EFFECTUES

CAYENNE (Guyane)

MARS 1943

N^o = 1

31 pages
10 Croquis

SOCIETE D'ETUDES ET D'EXPLOITATIONSMINIERES DE L'ININI

ANNEE 1942

RESUME DES TRAVAUX EFFECTUES . -

Les travaux effectués en 1942 sur nos permis généraux ont été principalement consacrés à l'organisation de nos liaisons sur le fleuve MANA, l'organisation de nos camps de P.I. et B.M., et à la formation d'équipes cohérentes de travailleurs connaissant chacun leur métier et leur affectation dans l'ensemble de nos brigades de recherches pour pouvoir être utilement employés sur le terrain.

Une première reconnaissance du cours moyen du Fleuve MANA effectuée au cours des mois d'Août à septembre 1940, pendant la saison sèche, avait permis de faire quelques observations notamment sur les rivières suivantes :

- 1°) Depuis la zone côtière jusqu'au confluent du Fleuve MANA et de la Rivière "GRAND-LEZARD",
- 2°) Dans la Rivière "GRAND-LEZARD" jusqu'au confluent avec la Crique "PETIT LEZARD", et la Crique "ELYSEE",
- 3°) La Rivière "AROUANY", jusqu'à son confluent avec la Rivière "FOURCA DE L'AROUANY",
- 4°) La Rivière "FOURCA de "KOKIOKO"

1942.. Croquis N° 1..

11 6 3 - 1 - 1



PERMIS GENERAL
 n°1
 MANIOC.org
 ORkidé
 ZONE MOYEN-MANA

A) - FLEUVE MANA.- (Cours Inférieur).

Le cours inférieur du Fleuve MANA, dans sa partie située au Nord de la MONTAGNE DE FER, semble ne pas devoir, pour l'immédiat, faire l'objet d'études plus détaillées pour ce qui concerne l'or objet principal de nos travaux.

B) - FLEUVE MANA.- (En amont du Saut "BELLE ETOILE").

Sur le Fleuve Mana lui-même, vers l'amont à partir du Saut "Belle Etoile", le fleuve dont le lit actuel a environ une largeur de 70 à 80 mètres aux basses eaux, devra être étudié. Les développements en largeurs de la vallée sont à étudier sur les deux rives et l'ancien lit, ou les anciens lits devront être recherché.

Une série très importante de travaux devra être consacrée à cette étude quand on pourra disposer du matériel mécanique de sondage et prospection adapté à ce genre de travaux.

C) - AFFLUENTS DE LA RIVE GAUCHE.-

Toute la région comprise dans l'angle formé par les rivières AROUANY - GRAND LEZARD - et crique ELYSEE, et qui comprend vers le Sud le Massif montagneux qui figure sur la carte sous le nom de "DECOU-DECOU", se révèle comme extrêmement intéressante et comme devant faire l'objet immédiat de travaux qui pourront s'échelonner sur plusieurs saisons sèches.

D) - AFFLUENTS RIVE DROITE.-

A partir de la Rivière FOURCA de KOKIOKO et vers le Sud, toutes les rivières et petites criques de la rive droite du MANA sont à remonter jusqu'à leur origine et des travaux suivis devront

y être effectués, pour permettre d'en estimer l'intérêt du point de vue de leur possibilité d'exploitation par des moyens mécaniques.

ORGANISATION MATERIELLE DES
TRAVAUX .-

Nous avons dit que l'augmentation croissante des difficultés de déplacement, entre les Régions EST et OUEST de la Guyane ne permettaient pas d'entreprendre simultanément avec fruit des travaux dans deux zones appartenant à deux bassins de fleuves différents.

Afin d'éviter la dispersion des moyens dont nous disposions et l'éparpillement du personnel subalterne, tout notre matériel, notre personnel, et nos animaux ont été rassemblés pour être affectés à nos travaux de la Région MANA - LEZARDS, du Permis Général N° I . (Décret promulgué en Guyane par Arrêté N° 120 du 5 Novembre 1941).

SERVICES GENERAUX .-

- 1° Ravitaillement et liaisons avec la côte par voie fluviale,
- 2° Installations et aménagements de Camps,
 - a) Camp de passage et dépôt de vivres et de matériel à P.I., limite actuelle de la navigation par petites pirogues, avec ou sans moteur, sur la Crique PETIT-LEZARD.
 - b) Début d'installation du Camp fixe de "BOEUF-MORT",
 - c) simultanément, échèvement et amélioration progressive de notre piste muletière de pénétration reliant le

débarcadère de P.I. à la Région de "BOEUF-MORT" et à la Montagne "DECOU-DECOU"

- d) Levé expédié de la piste et ouverture de déviations permettant d'éviter les passages qui se sont révélés marécageux ou difficiles en saison des pluies.

TRAVAUX D'EXPLORATION.-

- 1° Ouvertures d'itinéraires et levés rapides en rayonnant autour de "BOEUF-MORT" et de P.I.
- 2° APERCU GEOLOGIQUE .-
Localisation des gîtes aurifères des zones basses.
- 3° Localisation et estimation des réserves des autres gisements.

I° RAVITAILLEMENT ET LIAISONS AVEC LA COTE .-

Nous avons disposé pendant cette année 1942 de trois pirogues de 17 Barils, (env. 1700 Kgs. de charge utile) pour assurer notre liaison avec la côte et le renouvellement de nos vivres.

Pour les transports de personnel, quand un agent du cadre Européen se trouve à bord, nous disposons de deux moteurs JONHSON "Hors board" de 9 CV., ce qui permet d'effectuer le voyage de MANA à P.I. en cinq jours, pirogue chargée, de environ 1500 kgs., deux hommes à l'équipage et trois passagers aux périodes les plus favorables d'eaux moyennes.

Nous donnons en un tableau annexe, un itinéraire minuté de ces sortes de voyages, dans les conditions les plus favorables.

Les voyages à la pagaie et à la perche "Takari" ont, dans les meilleures conditions, une durée de 10 à 12 jours.

Dans les périodes de hautes eaux, Juin, Juillet, les perches ne parviennent pas à atteindre le fond du Fleuve MANA, le courant à la montée est beaucoup trop fort pour pouvoir naviguer à la pagaie, on est obligé de se déhaler aux lianes des berges en utilisant une perche terminée par une sorte de harpon, c'est le "Takari crochet". Une pirogue transportant un de nos agents et un convoi de vivres de ravitaillement qui n'a pu naviguer au moteur faute de carburant, a mis 29 jours pour aller de MA NA à P.I. après avoir campé chaque soir sous un "Carbet" de feuillages dont l'étanchéité à la pluie est évidemment toute relative et ce, pendant tout un voyage extrêmement pénible pour tout le monde équipage compris.

En moyenne, le cycle de rotation d'une pirogue naviguant au "Takari" est de un mois, période d'attente à MANA comprise.

L'acheminement des bois préparés et repérés pour la construction de notre "bungalow" de P.I. a exigé une série de voyages aller et retour totalisant 18 pirogues, pour le recrutement et le chargement desquelles nous avons dû laisser un agent européen en permanence à MANA pendant près de trois mois, précaution sans laquelle nous n'aurions finalement reçu à destination qu'une faible partie de nos fournitures et dans un ordre tellement quelconque que aucun travail de remontage n'aurait été possible.

La construction entièrement en bois, couverte en bardeaux confectionnés sur place par nos transportés en cession et nos saramacas, a duré moins de trois mois à partir du commencement de l'arrivée des premiers éléments à destination. Il s'agit d'une construction élevée à 2 m. au dessus du sol, reposant sur des pilotis de bois dur, véranda circulaire entourant un bungalow en bois (Genre Malaisie) ayant 11 m. X 9 m. et comportant /

- I Salle commune servant de salle à manger,
- I Chambre,
- I Toilette douche,
- I Bureau et un magasin à vivres.

2° INSTALLATION ET AMENAGEMENT DE CAMPS .

a) CAMP DE PASSAGE DE P.I. -

Notre débarcadère de P.I. est situé à la limite de la navigation sur la Crique "Petit-Lézard" au confluent de la "Petit-Lézard" et de la Crique "Roche" descendant de la Région de TOPAZE et BOEUF - MORT. La crique "Petit Lézard" est elle-même un affluent de la Rivière "Grand-Lézard" qui se jette dans le fleuve MANA, à quelques kilomètres du point où ce fleuve, au sud, reçoit l'"AROUANY".

A P.I., notre société est titulaire d'une Concession agricole provisoire qui lui a été accordée pour TROIS ANS par décision N° 94 du 13 septembre 1941.

Sur ce terrain, nous avons aménagé dès Janvier 1942 un débarcadère qui nous permet d'accéder à une plateforme située à l'abri des inondations, dont l'emplacement a permis d'édifier :

- Deux magasins provisoires,
- Une écurie,
- Deux logements pour le personnel et la main d'oeuvre en route vers l'intérieur.

b) CAMP DE "BOEUF-MORT"

Le camp principal de la SEEMI est installé sur l'éperon de "BOEUF-MORT" situé à environ 12 kilomètres à l'EST du Dégrad.

La Piste ouverte par nos soins au cours des derniers mois de 1941, et que nous avons continué à améliorer progressivement pendant toute l'année 1942 permet aux convois d'animaux de bâtis de faire TROIS voyages dans chaque sens, par semaine, assurant ainsi le ravitaillement du personnel de notre mission.

Nous possédons actuellement CINQ ânes et UN mulet, amenés de la Région de Cayenne et Crique Trésor ou nous les utilisons en 1940-41. Le transport de cette "cavalerie" depuis Cayenne en voilier et finalement depuis MANA en Mirogues a nécessité quelques acrobaties et une certaine dose de volonté de la part de nos agents du cadre européen, seuls capables de venir à bout d'une telle entreprise.

Deux nouveaux ânes ont été achetés en fin d'année mais nous n'avons encore pu les acheminer jusqu'à P.I. Une commande de cinq nouveaux animaux a été passée au Brésil par l'intermédiaire du Comité d'Importation, mais nous ignorons à quel moment elle pourra avoir une suite effective.

Faute d'un nombre suffisant d'animaux nous sommes contraints encore actuellement de compléter nos transports par bourricots, par un convoi de portage à dos d'hommes chaque samedi.

Le Camp est divisé en trois quartiers distincts :

- UN quartier pour le personnel Européen et les cadres de maîtrise recrutés localement,
- UN quartier pour les travailleurs libres,
- UN quartier pour les Transportés en "cession".

LE QUARTIER DES "TRANSPORTES" COMPREND :

- UN logement pour le Surveillant Militaire affecté à la Mission;
- UN Magasin à vivres pour le personnel pénitentiaire en cession,
- UN Magasin à vivres pour le personnel libre et bureau de pointage,
- Le logement de notre magasinier-comptable est attenant au magasin précédent,
- Les CASES des transportés sont disposées autour d'une place centrale dont la Case du Surveillant Militaire et les magasins constituent les édifices majeurs.

Nous terminons actuellement la construction d'un hangar couvert qui abritera l'atelier de menuiserie et d'entretien des bâts, la forge et les quelques outils de forage dont nous avons pu disposer, tout renouvellement de matériel étant en ce moment pratiquement impossible.

LE QUARTIER DES TRAVAILLEURS LIBRES :

- Composé de cases disposées de part de d'autre, d'une rue centrale, chacune pourvue d'un petit jardin individuel, occupées par nos ouvriers créoles, antillais français ou anglais, les libérés nord-africains ou métropolitains, et les saramacas, bûcherons et piroguiers

LE QUARTIER DU PERSONNEL DES CADRES :

- Disposé à l'amont du quartier des travailleurs libres vers la Montagne, est séparé de ce dernier par un bâtiment à usage d'Infirmerie.

Notre Camp de "BOEUF-MORT" a été considéré pendant toute l'année 1942 comme une sorte d'école d'application et d'apprentissage pour tout le personnel des cadres locaux et de la main d'oeuvre et notamment, la formation de : terrassiers, bûcherons, charbonniers,

palefreniers, laveurs à la batée et aux sluices, boussoliers, aides-chaipeurs etc etc.... dans laquelle tout le monde est venu passer à tour de rôle.

TRAVAUX D'EXPLORATION

APERÇU GEOLOGIQUE D'ENSEMBLE.-

Il semble que toute la région délimitée comme indiquée ci-avant, se trouve dans la zone métamorphique signalée par VELAIN, VIALA, LEVAT et dont il sera extrêmement intéressant de déterminer l'emplacement exact des limites Nord et Sud, ainsi que les prolongements dans le sens transversal.

R. IJZERMAN, dans sa thèse sur les "Outline of the Géology and Petrography of Surinam" écrite en 1931, situe la limite Nord de cette zone de contact entre les granites, les gneiss et la zone des schistes métamorphiques au voisinage du Saut Hermina sur le Fleuve Maroni, d'autres auteurs disent avoir retrouvé la trace de ce même contact au voisinage du Saut Maipouri sur le Fleuve Mana.

Nous avons retrouvé nous-même un conglomérat, appartenant vraisemblablement à la même zone dans la Crique "Tigre" affluent de gauche du Sinnamary à l'aval du Dégrad de "Saint Nazaire", débarcadère de la Société de SAINT ELIE.

Nous n'avons actuellement aucune précision sur l'emplacement possible de la limite Sud de cette zone.

Entre le Dégrad de P.I. en se dirigeant vers l'EST, jusqu'à la crique ARQUANY et vers le SUD en direction des montagnes de

"DECOU-DECOU" on rencontre partout des "roches vertes" (diorites, amphibolites, pyroxénites, dolérites etc).

Au pied du versant Nord du "Décou-Décou" côté "BEAURIVAGE" l'un des membres de nos brigades de recherches (Mr. JACQUET) a retrouvé la trace des schistes cristallins signalés par LEBEDEFF et pense qu'il s'agit de miroirs filoniens, mais cette hypothèse reste à vérifier.

De toutes façon, nous avons retrouvé presque partout de nombreux affleurements de quartz dont quelques uns présentent des traces d'or visible, et dans la "couche" de gravier des gisements alluvionnaires, les quartz sont le plus généralement dominants surtout dans les régions de "Beaurivage" et de "Tablon"

GISEMENTS AURIFERES.-

LEUR ASPECT - LEURS POSSIBILITES .-

ALLUVIONS.- Au cours de cette première phase d'exploration générale nous nous sommes surtout attachés à l'étude des alluvions, et à la recherche de la localisation des gîtes abandonnés ou inconnus des bricoleurs, parce que ne présentant pas de possibilités pour eux, mais exploitables par des moyens mécaniques adaptés aux "petits placers". C'est dans cette catégorie que nous croyons pouvoir classer toutes les zones exploitées ou explorées jusqu'ici.

Nous nous sommes donc particulièrement attachés à la recherche des zones offrant des possibilités importantes comme volume à traiter, même quand les teneurs en or récupérable rencontrées paraissaient trop basses pour pouvoir être

exploitées par les moyens habituels employés en Guyane.

En ININI et dans le région qui nous intéresse, les caractéristiques générales de ces "champs alluvionnaires" semblent pouvoir être résumées de la manière suivante :

- 1°- FAIBLE EPAISSEUR DE GRAVIER. (Exceptionnellement supérieure à 1 mètre)
 - 2°- DEBOURBAGE FACILE, au moins dans les parties hautes des rivières,
 - 3°- COUCHE DE RECOUVREMENT d'une épaisseur comprise entre 1 et 5 mètres maximum, relativement dure, le plus généralement stérile, difficile à abattre et à déboucher.
 - 4°- BED - ROCK.- Presque généralement argileux, de couleur variable suivant la nature de la roche dont il dérive.
 - 5°- LARGEUR DES VALLEES.- Assez faible dans les parties amont des rivières et dans les criques qui les alimentent, généralement de l'ordre d'une cinquantaine de mètres, assez rarement cent.
 - 6°- RESEAU HYDROGRAPHIQUE.- Très serré, on rencontre partout de nombreuses criques et ruisseaux secondaires qui s'écoulent entre les "mornes", petits mamelons répartis sans alignements apparent, et qui recouvrent tout l'intérieur du Territoire guyanais dans sa première moitié entre la côte Atlantique et le quatrième degré de latitude Nord, (la seule dont nous ayons à nous occuper ici).
-

B) ELUVIONS. - Il s'agit de gisements appelés "Pieds de Montagne" dans le langage courant des mineurs guyanais.

Ces éluvions encadrent généralement les gisements alluvionnaires sur tout leur pourtour, sur les flancs et dans la partie basse des petites élévations de terrain déjà mentionnées ci-dessus.

Ces formations ne sont aurifères que si elles proviennent de la décomposition de filons ou filonnets eux-mêmes aurifères et les zones d'enrichissement sont localisées au voisinage immédiat de ces filons altérés. Les teneurs qui sont quelquefois très importantes au contact (20 à 40 Gr. au mètre cube) descendent très rapidement au fur et à mesure que l'on s'éloigne pour tomber à moins de 0 gr.5 au mètre cube à une distance qui n'est pas supérieure à une dizaine de mètres du filon d'origine. Nous n'avons rencontré nulle part de zone de concentration présentant un volume appréciable pouvant être comparé au gisement "DEWIS" de la Société de St.ELIE & ADIEU-VAT.

L'étude de ces gisements et leur prospection systématique devra être effectuée par tranchées avec un quadrillage à mailles serrées et de préférence avec un moyen mécanique de terrassement pour suppléer au défaut total de main d'oeuvre qui caractérise la Guyane.

C) FILONS .- Nous avons reconnu la présence de très nombreux affleurements ou alignements de blocs de quartz. Tous ne sont pas aurifères, loin de là, mais certains présentent des indices intéressants d'or visible ou de pyrites aurifères. La reconnaissance plus complète de ces formations devra être menée de front avec la mise en exploitation des gisements alluvionnaires et l'étude des éluvions.

TRAVAUX DE RECHERCHES

I)- Ouverture d'itinéraires et rédaction de croquis en rayonnant autour de "Boeuf-Mort" et de P.I.

Depuis B.M. vers Crique REINE au Nord,
Vers "Décou-Décou" et "Tablon" au Sud,

Depuis P.I. Vers la Crique "Beiman" au Sud,
Vers la Crique "Grand-Lézard" amont à l'Ouest.

Toutes les parties hautes des petites criques et arroyos ont plus ou moins été travaillées par les bricoleurs, des trous en ordre absolument quelconque ont été creusés partout quelques uns ayant à peine quelques centaines de litres dans les zones de remous ou torrentielles, d'autres de plusieurs dizaines de mètres cube dans les zones plus élargies, on se rend compte que partout on a fouillé la terre à la recherche de la grosse pépite ! (à peu près comme on aurait cherché des truffes).

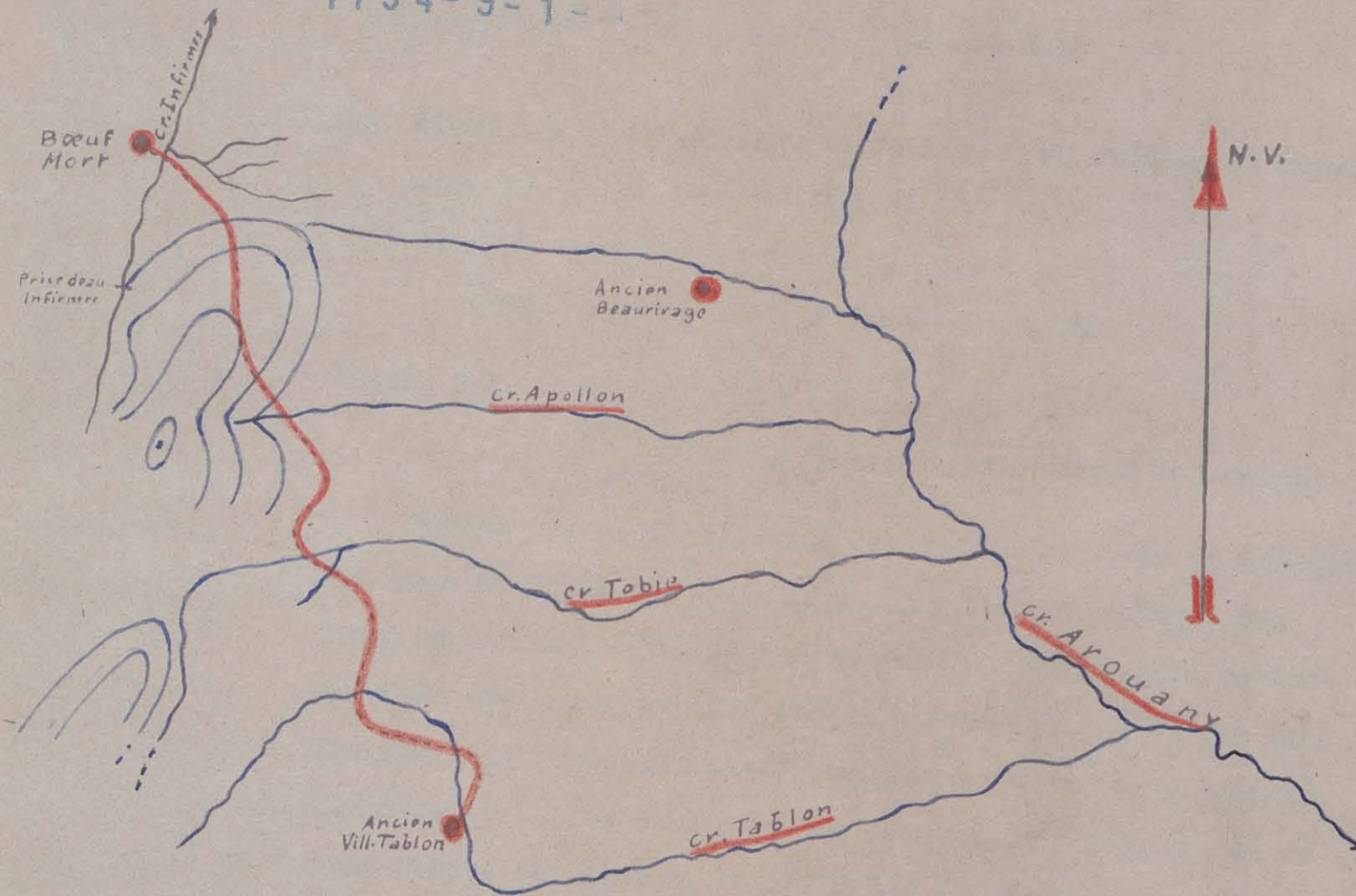
CRIQUE REINE .-

L'emplacement actuellement occupé par deux cases est une sorte de terre-plein à environ 5 mètres au dessus de la rivière. Quelques vieux chantiers de bricoleurs permettent de dresser la coupe schématique suivante:

Terre végétale de recouvrement	: 20 à 30 cent.
Recouvrement stérile	: 1 m.50 à 3 m.
Couche de gravier	: 0 m.50 à 0 m.75
Bed-rock argileux sur fond de schistes décomposés.	

1942.. croquis n° 4

1194-9-1



S.E.E.M.I. - 1942

Massif "Décou Décou"

Esquisse provisoire Région "Tablon"
au Sud Est de Boeuf Mort

Echelle approximative: $\frac{1}{50.000e}$

Teneur du gravier variable entre de simples traces et 8/10 Gr. au mètre cube. Or en petites pépites de dimension de 1 mm à 1 mm5 env.

Les volumes de terre encore à traiter sont très considérables, les trous des bricoleurs n'occupent qu'une très faible partie des surfaces visitées, et cet emplacement devra faire l'objet d'une prospection systématique dès que nous en aurons les moyens.

VERS "DECOU-DECOU" et "TABLON" au SUD.-

Depuis quinze ans environ, la région est abandonnée, elle est très difficile d'accès tant en venant de P.I. et B.M. qu'en venant par "DELICES" sur l'AROUANY.

La formation est la même que celle de la région P.I. avec en plus d'énormes gossans latéritiques, en place ou disloqués.

Seuls les flats des criques "APPOLON", "YTOBIE" et "TABLON" ont été écrémés sur une petite surface.

Dans la région TABLON, la coupe générale est à peu près la suivante :

Peu de stérile de recouvrement :	0 à 2 mètres
Couche de gravier aurifère :	0,50 à 2 m,00
Teneurs comprises entre :	1 gr. et 5 gr. au mètre cube excavé.

Cette couche est constituée par des blocs irréguliers de roches basiques débris de gossans et quartz très peu roulés, non classés. En descendant le cours de ces ruisseaux, vers leur confluent et vers l'Arouany on doit certainement rencontrer des zones de changement de pente et des élargissements susceptibles d'être étudiés.

Les montagnes sont intactes et laissent prévoir de nombreux gîtes riches du type "pied de montagne", qu'il serait peut-être possible d'abattre au monitor, si nos recherches "hydrauliques" dans cette région sont couronnées de succès. Nous reparlerons de cette question dans un chapitre suivant.

En résumé, cette région est à voir, plus tard, quand les communications régulières et faciles auront été créées entre la côte et la région de P.I. et B.M. d'une part; et la Région de "Délice" sur l'Arouany d'autre part. Cette dernière est beaucoup plus facile d'accès pendant toute l'année et permet d'éviter les criques "Lézard", impraticables en saison sèche sauf à des pirogues de quelques barils "canots bicyclette" qu'il est facile de tirer au sec ou de haler à la cordelle derrière soi mais ne pouvant guère emmener qu'un passager sans aucun bagage en sus des deux hommes d'équipage.

VERS LA CRIQUE "BEIMAN" .- Au sud de P.I.

En remontant le cours de la Crique "Beiman", en amont de de P.I., itinéraire par la rive gauche.

Large flat de la crique "Beiman", les berges entre 50 et 100 mètres, coupe générale dans cette partie du cours de la rivière:

Terre végétale	:	environ 20 centimètres,
Couche stérile avec		
nombreux quartz roulés	:	entre 2 m. et 4 mètres,
Couche de gravier		
importante	:	1 m.00 environ
Teneurs variables	:	0 gr5 à 8/10 gr. au M3 excavé

1942.. cloquis M^o 5.



S.E.E.M.I. 1942
Esquisse provisoire de
la région crique "Beiman"
au Sud de P.I.

Echelle approximative: $\frac{1}{50.000}$
 page 11

Toutes les criques sont à placer sur la carte et à examiner du point de vue aurifère. On rencontre un peu partout, mais disposés dans un ordre quelconque, d'anciens "trous" de bricoleurs entièrement éboulés, recouverts par les refus d'autres lavages et par la brousse qui a repris ses droits.

Tous ces anciens chantiers dont certains remontent à plus de quarante ans ont été abandonnés : ceux qui se trouvent dans les parties basses au voisinage des criques parce que les venues d'eau n'ont pas permis d'atteindre la couche payante, avec les moyens d'épuisements primitifs dont ont usé les bricoleurs et qui sont encore actuellement les seuls qu'ils utilisent. (La "touque" à pétrole avec laquelle on puise dans le trou, que l'on se passe à la chaîne de main en mains, et qui est évidemment d'un rendement extrêmement faible). L'épuisement de la fouille prend 3 ou 4 heures chaque matin, les jours sans pluie, et il reste trois ou quatre autres heures pour enlever les terres éboullées de la nuit, recommencer le réglage de la pente du sluice et finalement laver un volume de terre qui ne dépasse que très rarement 3 à 600 litres de tout-venant par homme et par jour).

A la traversée de la Crique ROCHES, très gros affleurement de quartz; (vraisemblablement d'origine du nom donné à la crique).

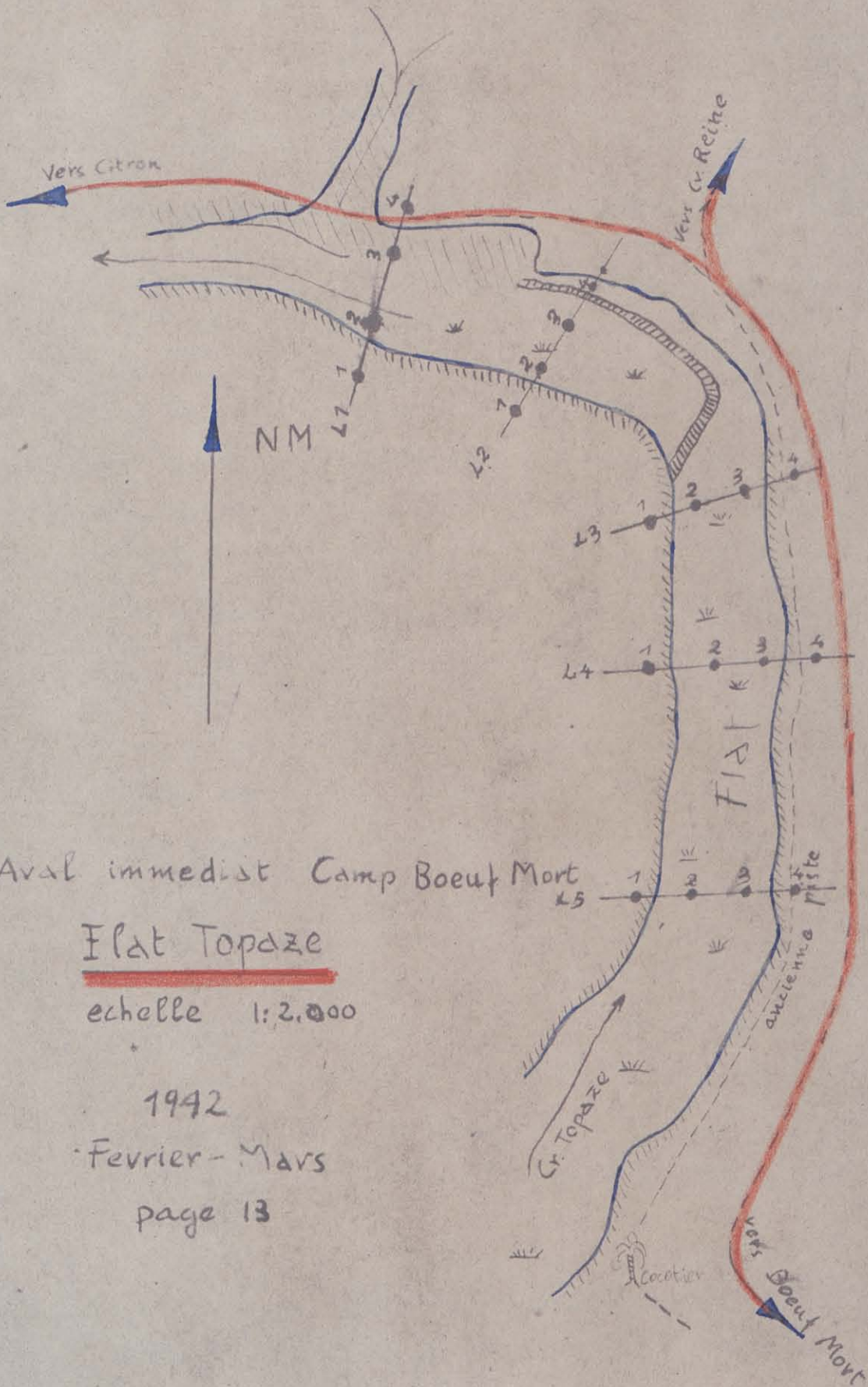
Crique "CORDE", on retrouve l'aspect de la Région de "Boeuf-Mort". Dans la partie entre Crique "CORDE" et crique "EAU CLAIRE", grosse venue acide à hornblende et pyroxène. Un peu partout, les éluvions sont à examiner de très près.

Aux environs de la crique "PEPITA", coupe de terrain

1942.- croquis n° 6.-

1942.. cloquis n° 5.

1194-9-1-3



Aval immediat Camp Boeuf Mort

Flat Topaze

echelle 1:2,000

1942

Fevrier - Mars

page 13

sensiblement la suivante :

Stériles de recouvrement : Epaisseur moy. env. 2 m.50
 Couche de gravier utile : - - 0 m 50 à 1 m 00
 composée d'ellipsoïdes
 basiques de quartz peu rolés.

D'une façon générale la crique "Befman" n'a été que peu travaillée, elle offrirait un volume à traiter intéressant, et nécessitera une prospection détaillée quand nous déplacerons notre personnel dans cette région et que nous pourrons disposer des moyens d'épuisement nécessaires.

Noté au passage à environ 1 kilomètre au Sud du Poste de P.I. sur la rive gauche de la crique, un emplacement qui à première vue pourrait être utilisé comme terrain d'atterrissage pour un avion de petite dimension. Sous réserve des renseignements que permettra de recueillir le levé topographique régulier de ce terrain, et en admettant qu'il se trouve en dehors de la zone à exploiter, ce qui n'est pas évident à priori.

GRAND LEZARD AMONT aussi appelé ELYSEE :- A l'Ouest de P.I.

Cette zone est située à environ 8 kilomètres au Sud - Ouest du Dégrad de P.I.

L'une des premières criques rencontrées est la crique "CARIACOU" ou "CAYAKOU" affluent de ^{droite} gauche de la crique "ELYSEE"
 "Befman", la coupe du terrain en cet endroit est sensiblement la suivante :

Stérile de recouvrement : Sable quartzeux, plus ou moins argileux, épaisseur 0 m 50 à 1 m 50

Couche utile : Gravier de quartz blanc et

		débris de quartz colorés épais. env. 0 m.50
Bed-rock	:	argile bleutée peu consistante

2°) LOCALISATION DES GITES AURIFERES DES ZONES BASSES .-

A) Crique "TOPAZE", à l'aval immédiat de notre camp de
"BOEUF-MORT"

Au cours de 1942 nous n'avons pu reconnaître qu'une partie de cette crique. Les travaux exécutés ont été rassemblés à proximité de notre Piste de P.I. à B.M. Le même européen a pu diriger les travaux de recherches et surveiller l'équipe chargée de la confection des ponceaux, des fossés d'écoulement et du remblaiement des ornières de notre piste.

Ces travaux ont eu une évolution suffisamment lente pour que tout le personnel ait la faculté d'en suivre les différentes phases, et nous les avons considérés comme devant servir à tous d'école d'application.

La zone reconnue, ne représente que environ 800 mètres de flat sur une largeur moyenne de 50 mètres et une épaisseur moyenne jusqu'au bed-rock de 3 mètres env.

soit un volume de 120.000 m³ à une teneur moyenne de 2 gr. au m³ excavé, et par conséquent, une réserve probable de.....240 Kilogs. d'or.

Tous nos travaux dans cette zone réduite ont nécessité un bûisage des parois, un épuisement par pompage, car ils se

sont déroulés dans une zone pratiquement inondée en saison des pluies, et nous avons eu de très/^{grosses} difficultés du fait que privés de carburant pour nos pompes nous avons dû faire tous nos épuisements par pompage à bras avec des pompes dont les diaphragmes et les clapets de caoutchouc ont dû être remplacés assez rapidement. Nos réserves en pièces de rechange ont été épuisées en moins de six mois et nous nous trouvons dans l'impossibilité de les renouveler.

B) Notre personnel une fois familiarisé et les diverses attributions fixées à chacun, nous avons estimé qu'il convenait de s'occuper des grandes Criques dans un rayon de 15 à 20 kilomètres autour de notre axe de P.I. - "Boeuf-Mort", et de placer sur la carte provisoire à dresser par nos soins, les "flats" présentant un volume susceptible d'être traité par des moyens mécaniques, d'en rechercher les teneurs et d'en estimer les réserves.

Dans l'ordre ces criques sont les suivantes, chacune d'elles recevant de nombreux affluents tous à examiner.

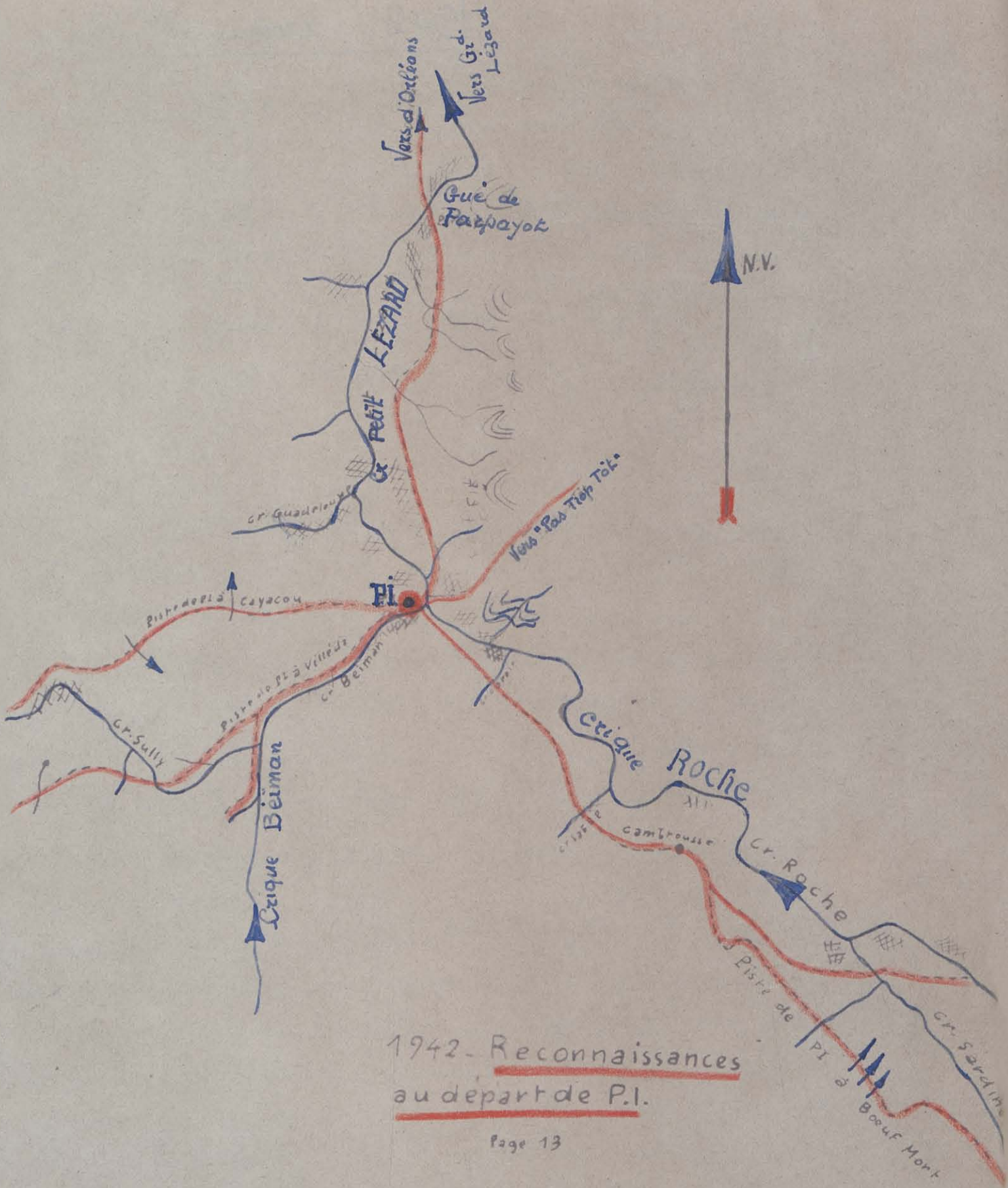
I) A L'AMONT DE P.I.

a) La partie de la Crique "Petit-Lézard", actuellement non navigable et appelée crique "Béiman" (A ne pas confondre avec la crique BEIMAN-MARONI affluent de la rive française du Maroni et qui prend sa source sur le flanc des derniers contreforts Sud-Ouest du Massif DECOU-DECOU, en coulant sensiblement d' Est en Ouest.

b) Tout le bassin de la crique "Roche" depuis sont confluent avec le "Petit-Lézard" au dégrad de P.I.

1942.. croquis N° 8..

1194-9-1-



1942. Reconnaitances
au départ de P.I.

Page 13

Echelle : 1/25,000

jusqu'à son origine sur le versant Est de la Montagne "LUCIFER" qu'elle contourne entièrement par le sud.

A L'AVANT DE P.I. -

La crique "Petit-Lézard" proprement dite jusqu'à son confluent avec le "Grand-Lézard", y compris tous ses affluents des deux rives.

Dans toutes ces vallées, il convient d'abord d'ouvrir des itinéraires, en dresser des croquis rapides, établir des campements puis dresser la topographie aussi exacte que possible des rivières, en même temps que les lignes de puits permettront de rechercher les teneurs et cuber les réserves. Ceci constitue le programme des années à venir.

STATION D'ORIENTATION "DECOU-DECOU" Nord-Est.-

A une altitude que nous avons estimée être de environ 350 mètres sur un éperon situé face au Nord du Versant "Décou-Décou" qui surplombe "Bouff-Mort" et à environ UNE heure de marche de notre camp nous avons découvert et aménagé, un "POINT DE VUE" qui nous a permis de situer assez exactement les diverses "montagnes" de la région, dans leurs emplacements respectifs

Les arbres ont été abattus et la zone visible permet un tout d'horizon couvrant 193° vers le Nord. Soit du Fleuve Maroni à l'Ouest, jusqu'à la région située au sud de la concession de St.ELIE à l'Est.

Pour avoir une vue équivalente vers le sud, il sera possible de rechercher une autre station vers le versant correspondant, au delà de la ligne de partage des eaux. Les deux stations pourront être rattachées par un cheminement régulier, de façon à faciliter les travaux de reconnaissance qui permettront de situer les points remarquables du sol sur la carte, quand elle existera.

Notre observatoire actuel, n'est pas le point le plus élevé du Massif "Décou-Décou". Nous pensons que cette altitude doit être de l'ordre de 450 à 500 mètres au dessus de la mer.

PISTE MULETIERE P.I. à B.M. -

Les travaux d'amélioration de cette piste ont été poursuivis pendant toute l'année.

Nous avons élargi, redressé, rechargé et drainé sommairement 4.750 mètres de piste, sur un total de 12.135 mètres et avons construit 42 ponceaux ou passerelles d'une longueur totale de 177 mètres.

Dans son état actuel, la piste pourrait recevoir des véhicules légers, (Autos Ford légères ou voitures du même genre), on ne peut malheureusement pas se procurer un tel matériel en ce moment.

Dans l'état actuel des possibilités de renouvellement du matériel et des approvisionnements nous ne disposons en fait de matériel que de pelles, pioches, sabres d'abatis en nombre très limité et batées.

Le carburant nécessaire a nos moteurs "hors board", au

Pan Mécanique et aux petites pompes fait complètement défaut, seuls les "moyens du bord" peuvent être utilisés et ils sont extrêmement réduits, quand ils ne sont pas nuls.

RECHERCHES DE POSSIBILITES HYDRO-ELECTRIQUES .-

Du point de vue qui nous intéresse, la situation en Guyane peut être résumée de la manière suivante :

La main d'oeuvre faisant totalement défaut, il sera nécessaire de pousser aussi loin que possible l'emploi de machines et moyens mécaniques. Ceci implique trois conditions:

- 1°) Possibilité de débarquement du matériel et création de moyens de manutention nécessaires, acheminement de ce matériel sur les centres d'exploitation et sa mise en service,
- 2°) ENTRETIEN constant et grosses réparations à effectuer régulièrement pour maintenir ce matériel en état de service aussi longtemps que possible;
- 3°) Force motrice nécessaire à un prix de revient aussi bas que possible, pour permettre d'en généraliser l'emploi et de l'appliquer partout ~~ou~~ *possible. faire se pourra*

Cette dernière question est à notre avis le point crucial de la mise en valeur de toute la Guyane et de son équipement économique. La création d'une force motrice "à bon marché" en Guyane doit retenir l'attention constante et avoir la place prédominante dans n'importe quel programme de développement.

Du point de vue hydro-électrique, nous avons espéré trouver dans les Montagnes "Décou-Décou", dont un point situé à l'altitude 350 mètres env., ne constitue pas le sommet, le "Château d'eau" qui aurait permis l'alimentation de turbines. Dans un pays neuf comme la Guyane, la turbine PELTON, constituerait l'instrument idéal d'utilisation des chutes d'eau, à cause de sa simplicité de construction, du très faible encombrement qu'elle occupe et par conséquent de son faible poids par unité de puissance entraînant un prix d'achat relativement très bas, et des frais d'installation insignifiants si on les compare aux autres modèles.

Elle présente par contre l'inconvénient de ne pouvoir fonctionner convenablement que sous des hauteurs de chute supérieures ou au moins égales à 80 mètres.

De toutes nos reconnaissances sur le versant Nord du massif montagneux que nous citons depuis le début de ce compte-rendu nous n'avons trouvé nulle part à ce jour le débit nécessaire sous la hauteur de chute indispensable.

Mais nous estimons que ces recherches doivent être continuées avec toute la persévérance nécessaire en ce pays, nous nous y attacherons et les levés topographiques à venir nous permettront progressivement de fixer notre opinion.

CENTRE ADMINISTRATIF DE P.I.

Ce centre a été doté depuis MARS 1942 d'une station radiotélégraphique (Emission-Réception). L'opérateur, chef de station a été accrédité par le Chef du Service des Postes et Télégraphes de la Guyane pour assurer les fonctions de Chargé des Postes des P.I.

Le courrier télégraphique et postal a ainsi pu être échangé de façon régulière jusqu'en Décembre 1942.

Les pirogues de la SEEMI ont assuré bénévolement le transport des sacs postaux de façon régulière, malgré le défaut total de carburant dont nous avons souffert depuis Juillet.

La présence du Poste de radio à P.I. a permis de conserver le contact avec la côte, et en particulier avec le service de santé, c'est ainsi que le chef du Poste administratif a pu être évacué sur l'hôpital de Saint Laurent en accord avec le service de santé. Il en a été de même pour un surveillant Militaire détaché à la SEEMI.

Il sera absolument nécessaire dans l'avenir de compléter et améliorer sans cesse cet embryon de liaison avec la zone côtière.

1942.. croquis n° 9..

Rivière Gr. LÉZARD Vers le Fleuve MANA

V.V. N.V.

Schéma général des
Reconnaitances effectuées
en 1942

Echelle : 1/50.000e

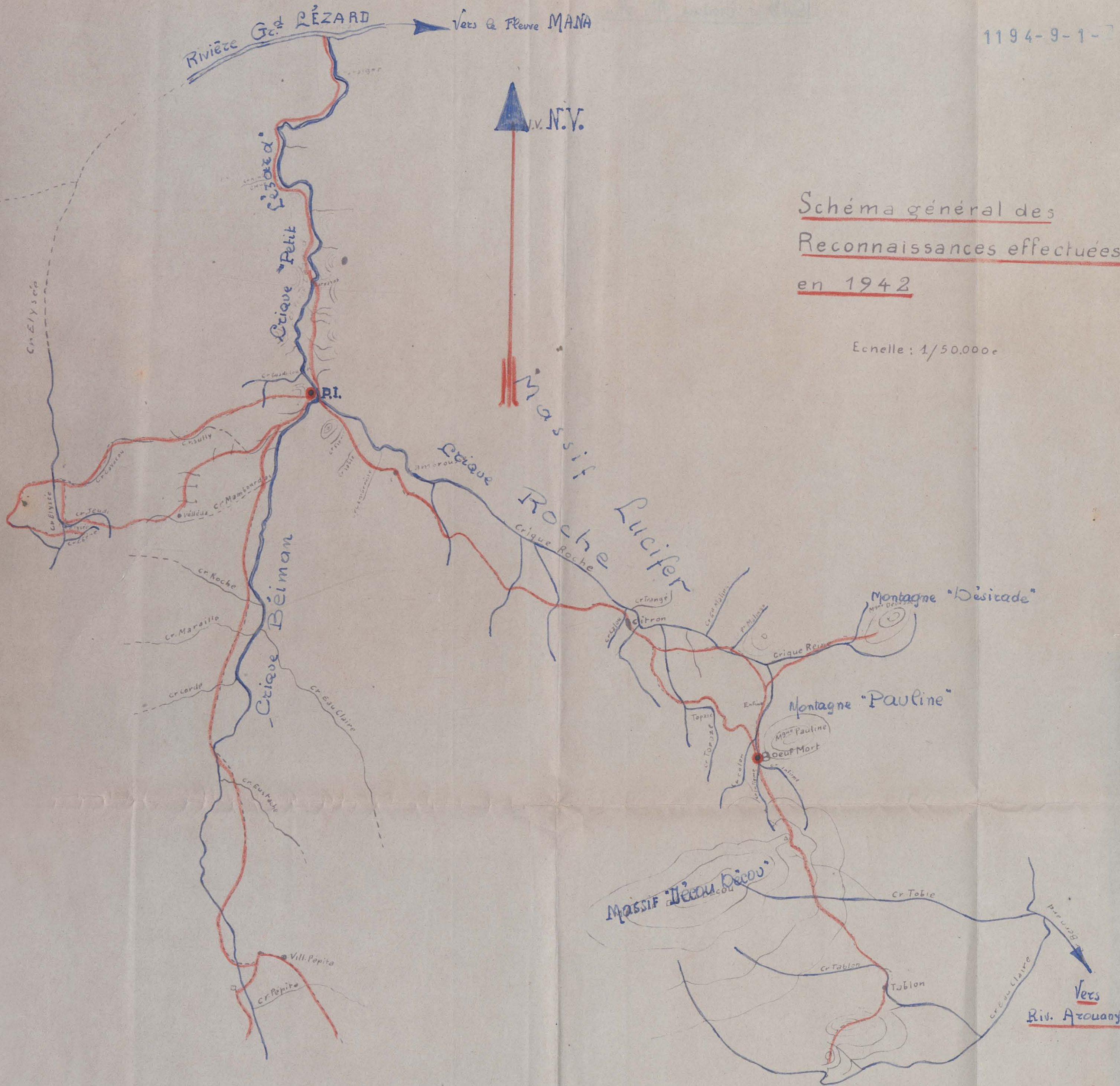


TABLEAU ANNEXE N° I

ITINERAIRE TYPE DE MANA à DEGRAD P.I.

CAS D'UN CONVOI MIXTE COMPORTANT 3 PIROGUES AVEC PERSONNEL
ET MARCHANDISES NAVIGUANT A LA PAGAIE ET A LA PERCHE ESCOR-
TEES PAR UNE PIROGUE A MOTEUR EMPORTANT EGALEMENT PERSONNEL
CARBURANTS ET VIVRES

DUREE DE TRAJET EN PERIODE D'EAU LEGEREMENT AU DESSOUS DE
LA MOYENNE

JOURS (J-3) et J-2) .-

Chargements des pirogues à Mana ,répartition des charges,
des vivres de route et du personnel .

JOUR (J-1)

7h.00 DEPART DE MANA avec la marée montante (qui facilite
la première partie du parcours) des TROIS pirogues navi -
gant à la pagaie et du personnel ouvriers (15 travailleurs
plus les équi-
pages au total
24 Personnes)

Ces embarcations doivent arriver le soir du même jour au
village saramaca de " Papa-Moumou " où le personnel campera
pour la nuit .

JOUR (J I)

5h.00.- Les pirogues du personnel quittent papa-Moumou à 5h30
et doivent atteindre le pied du saut sabbat le soir du même
jour ou elles camperont pour la nuit . La pirogue à moteur

les y rejoindra , pour que tout le monde franchisse le Saut en même temps tous équipages et personnel réunis pour aider à la manoeuvre le cas échéant .

8h00. Départ de MANA de la pirogue à Moteur (avec la marée montante comme précédemment) Moteur sortant de révision à " rôder " pendant la première journée .

12h00. Pirogue à moteur arrive à Papa-Moumou , achat de manioc (Couac) pour le personnel de P.I. - B.M.

Nous avons la confirmation que les trois pirogues de travailleurs " ont quitté " au lever du jour après avoir réajusté les chargements, corrections dues à l'expérience de la première journée de navigation .

15h30. Pirogue à moteur arrive à la hauteur des embarcations " à main " quelques indications de détail et double .

15h55. Pirogue à moteur arrive au Dégrad situé au Pied du Saut Sabbat , prépare l'arrivée des autres et le campement pour la nuit .

16h50. Les embarcations à la pagaie arrivent en bon ordre , les travailleurs s'installent et campent pour la nuit .

JOUR (J-2)

5 h 45 Tout le monde quitte le Camp et reprend la rivière " à la perche et à la pagaie "

6 h 15. Arrivée au pied du premier saut Sabbat , qui en comporte deux.

Tous les passagers débarquent et suivent la berge ; seuls les équipages saramacas restent à bord .

Les patrons de canot à leur bord, pirogue amarrée , attendent leur tour de passage .

(27)

Tous les percheurs et aides communément réunis sous l'appellation de " bossman " se réunissent pour aider le franchissement successif des quatre pirogues . L'équipage du canot en cours de franchissement , le patron et les deux bossman sont seuls à bord , le patron à l'arrière manoeuvre à la pagaie, les bossman à l'avant à la perche . Les aides supplémentaires sont tous dans l'eau en tirant l'embarcation dans le rapide , soit en la poussant à la main , soit en la déhalant " à la cordelle "

Les passagers profanes assistent à l'opération de la berge , et iront rembarquer dans le bief supérieur .

7h30. Les quatre embarcations passées , elles sont maintenant entre les deux rapides du Saut Sabbat , tout le monde remonte à bord chacun à sa place , et le convoi repart à la perche, en suivant les zones calmes .

7h40. Le deuxième saut est couvert , tout le monde passe à travers les remous seuls visibles, sans difficulté ni mesure particulière .

La pirogue à moteur se détache alors du convoi qui ne la rejoindra plus qu'à P.I.

8h10. Passons "Saut Petit Valentin", au moteur sans difficulté

8h30. Passons "Saut Grand Valentin", au moteur sans difficulté

Au saut Maipouri seulement à demi couvert , une tentative de passage au Moteur, côté rive gauche échoue, le courant nous ramène en arrière , cherchons une zone calme côté rive droite mais passons à la perche , avec l'aide de l'un des bossman

et de deux passagers dans l'eau pour aider au franchissement .

11h00. - Passage du " Saut Belle Etoile " au moteur sans difficulté.

12h10. Laissons sur la rive droite , le confluent de la crique Courcibo

12h45. Passons un haut fond à la hauteur de la " Roche Bardeau " à la perche .

13h20. Un autre haut fond , passons à la perche .

13h40. Saut Tamanoir passons le saut avec notre équipage et l'aide de canotiers saramacas arrivés depuis la veille et qui attendaient l'arrivée d'un autre canot pour leur prêter main forte et passer tous ensemble . Pas de difficultés, car nous sommes en nombre .

15h35. Arrivons au Dégrad Fromager Tamanoir et nous installons pour la nuit .

JOUR J 3

DEPART DE FROMAGER TAMANOIR - Pour COUCHER le SOIR du MEME
JOUR à " BONNE ENTENTE "

6h00. Départ au moteur

7h30. Passons à hauteur de l'Ilet LEZARD

9h30. Passons au dessus du Saut Dalle , couvert sans difficulté

9h40. Entrons dans la rivière Grand Léopard .

Peu d'eau, navigation difficile , nombreux seuils et arbres tombés qui encombrant la rivière , nous en débitons plusieurs pour faire notre passage.

Marchons souvent à la perche , arrivons à Bonne Entente à 12h50. Il pleut maintenant et nous pensons que le niveau de la rivière sera plus favorable dans quelques heures , nous nous installons pour la nuit après avoir modifié la disposition de notre chargement en égalisant les charges entre avant et arrière , et tenter de réduire un peu notre tirant d'eau apparent , nous nous allégeons en particulier de notre carburant maintenant inutile , nous devons continuer à la perche jusqu'au bout .

Jour J 4

- 5h00 .-Départ de Bonne Entente
7h00 .-Passons devant Crique Mousse
10h10 .-Passons devant Crique Absinthe
13h10 .-Passons devant Crique Deux Gueules
13h55 .-Passons devant Pas Trop Tôt

Nombreux arbres abattus , que nous débitons, en perdant beaucoup de temps , à la hache et à la scie passe-partout .

- 17h50 .-Arrivons à embouchure du Petit Lézers, la nuit tombe. Il pleu depuis la veille au soir. Notre carbet de passage a été écrasé par la chute d'un arbre .

Nous le redressons et nous installons pour la nuit .

Jour J 5

Départ dans Crique Petit Lézard pour arriver à P.I.

- 6h 25 .-Départ à la perche sous la pluie .
9h 35 .-Passons Crique Melchior,
10h00 .-Arrivons Dégrad d'Orléans .

(30)

Quittons la pirogue pour continuer à pied par notre piste vers P.I. où nous arrivons à 12h30.

La pirogue et nos bagages n'arriveront qu'à 16h30

Les pirogues transportant le personnel ne feront leur arrivée à P.I. que 9 Jours plus tard. Leur voyage aura duré 15 jours .

MONTEE du FLEUVE MANA à la PAGAIE et à la PERCHEVoyage avec du Personnel et des Marchandises

Mois de JUILLET (Hautes eaux moyennes - En dehors des périodes de fortes crues .)

7	Juillet	5h30	Départ Mana	- Arrivée Papa Moumou 16 h 00
8	"	5h30	Départ	- Couché " Deux RORO "
9	"	5h30	Départ	- Couché " Petit Saut "
10	"	5h30	"	- Couché " Grosse Montagne "
11	"	5h30	"	- Couché " Kokioko "
12	"	5h30	"	- Couché "Pied du Saut Tamanoir "
13	"	5h30	"	- Couché Fromager Tamanoir
14	"	ARRET-REPOS pour tout le monde		d°
17	"	5h30	Départ	- Couché " Haut Desborde "
18	"	5h30	"	- Couché Pied "Saut Dalles "
19	"	5h30	"	- Couché " Bonne Entente "
20	"	5h30	"	- Couché " Saut Bois "
21	"	5h30	"	- Couché " Pas Trop Tôt "
22	"	5h30	"	- Arrivée à P.I.

D U R E E 14 JOURS