



Quand la Guyane voulait son chemin de fer

texte de dennis Lamaison

« Parmi les découvertes modernes produites par l'étonnante activité et les immenses développements de l'industrie humaine depuis un demi-siècle, [...] celle qui semble destinée à exercer la plus forte influence [...] sur la marche à venir des civilisations [...], c'est la découverte des propriétés de la vapeur et son application aux travaux mécaniques. » Feuille de la Guyane française, 21 juillet 1832.

SOCIÉTÉ FRANÇAISE
DES INGÉNIEURS COLONIAUX
Le Chemin de fer de la Guyane Française
Par M. David LEVAT

1852 La Guyane devient une colonie pénitentiaire. Maurice Du Parc d'Avaujour, qui se dit comte et chambellan de l'Empereur d'Autriche, publie *La France rendue florissante par la Guyane*. Dans ce livre, il propose l'établissement d'un chemin de fer qui partirait de Cayenne et « traverserait le milieu de la Guyane française par une ligne aussi droite que possible pour aller toucher la Rio-Branco, à la limite occidentale du pays. » Les forçats qui exécuteraient le travail, ajoute-t-il, pourraient être surveillés comme les esclaves dans le Sud des États-Unis : « De grands et solides wagons, pourvus de fortes grilles, recevraient ces travailleurs pendant la nuit ; tandis que d'autres wagons, sortes de forteresses ambulantes, munies d'une légère artillerie, les suivraient avec leurs surveillants militaires. » Selon le comte, le bénéfice serait ainsi double : les bagnards rendraient l'argent « qu'ils coûtent au citoyen honnête » et 30 000 familles s'installeraient au bord de la voie. Plus pragmatique, le capitaine de vaisseau Bonnard, propose à la même époque un chemin de fer qui permettrait de passer le saut Toreppe, qui lui pose quelques difficultés lors de sa remontée de l'Approuague en mai 1854 : « Un chemin de fer de 1 000 mètres de longueur suffirait pour conduire les chargements dans la partie

supérieure du fleuve » écrit-il dans son rapport.

1883 21 000 francs le km. Le conseil général de Guyane accorde à l'administration pénitentiaire la concession de 100 000 hectares de savane à Kourou, avec la promesse que cette partie de la colonie soit reliée au chef lieu par un chemin de fer. Par souci d'économie, l'ingénieur Suais, chef du service des travaux de la transportation, propose de construire une voie étroite sur l'accotement de la route coloniale. « A vrai dire, ce sera moins un chemin de fer qu'un tramway à vapeur, écrit en 1889 Trouillet, le rédacteur en chef des *Tablettes coloniales* ; mais le nom ne fait rien à la chose, et une pareille voie ferrée suffit amplement à tous les besoins actuels du pays. » Il est cependant beaucoup plus sceptique sur le trafic annuel, estimé par l'ingénieur à 12 000 voyageurs. « Ce chiffre, écrit-il, nous paraît excessif, eu égard à la faible population de la Guyane. » La dépense totale devait s'élever à 875 000 francs. « On doit espérer, écrivait Trouillet en 1889, que la construction de ces premiers chemins de fer aura pour conséquence un réveil de l'activité économique de la Guyane, et ouvrira pour cette France équinoxiale une ère de progrès, de prospérité et de richesse. » Un an plus tard le gouverneur Gerville-Réache mettait un terme au projet. Il déclarait le 5 novembre 1890 devant les conseillers généraux :

« Il n'y a vraiment pas lieu, pour le moment du moins, de songer à l'établissement de cette voie ferrée qui passe pour devoir régénérer la Guyane. [...] Sur ce parcours de 42 kilomètres [...] je ne crois pas avoir aperçu plus de dix personnes. Et c'était par un beau jour, la route était relativement en bon état. [...] Eh bien, vraiment, Messieurs, quelque intéressants que puissent être les cultivateurs qui en bénéficieraient, on ne construit pas un chemin de fer pour les besoins d'une quarantaine de colons dont les produits consistent uniquement en couac et en racines. »

1886 Jules Leveillé appelle de ses vœux un chemin de fer qui permettrait aux forçats « de ne pas coucher sur les chantiers, mais de revenir chaque soir loger dans des maisonnettes confortables au bord de la rivière. » Le Blond, président du conseil général, présente pour sa part, un rapport sur une ligne côtière reliant Cayenne à Saint-Laurent du Maroni et des lignes de pénétrations courant perpendiculairement au littoral. La première pour les gisements aurifères de l'Ouest guyanais, les autres devant offrir un moyen pratique de tirer parti des caoutchoutiers, arbres à gutta-percha et autres cacaoyers...

1890 40 000 francs le km. Les forçats posent une voie ferrée Decauville entre Saint-Laurent du Maroni et Saint-Jean. Petit, conducteur des Ponts et chaussées, en a déterminé le tracé de 16 kilomètres. Les travaux s'achèvent en 1897. Le chemin de fer, acheté d'occasion, était celui qui servait à relier entre elles les diverses sections de l'Exposition de Paris en 1889.

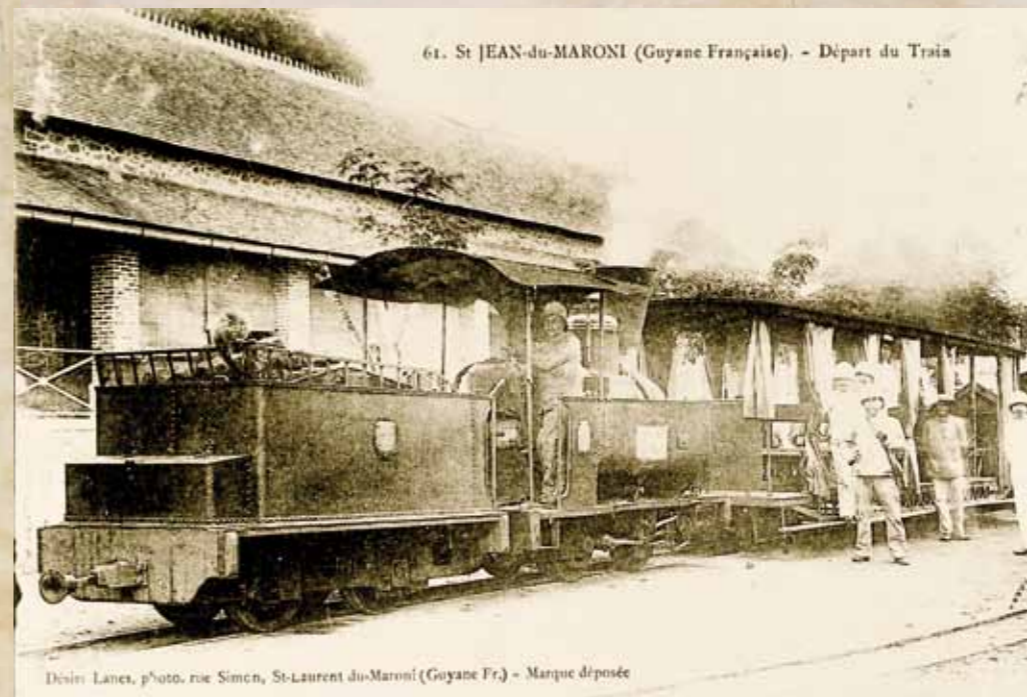


LA TRANCHÉE DU CAMP DU TIGRE.
CHEMIN DE FER DE SAINT-LAURENT A SAINT-JEAN-DU-MARONI.
(ADMINISTRATION PÉNITENTIAIRE.)

◀▲ Le train du Maroni, vers 1900. Au début du XX^e siècle, le matériel roulant du bagne comprenait des wagons à marchandise, des voitures de voyageurs et trois petites locomotives Decauville, l'une de 12 tonnes et deux de 6 tonnes.



► Francis Lagrange. Musée Franconie, Cayenne.



ÉTABLISSEMENTS DECAUVILLE & Co
A PETIT-BOURG (SEINE-ET-OISE)
Société anonyme. — Capital : 20,000,000
SIÈGE SOCIAL : 7, RUE ROYALE PARIS

La Société des Etablissements Decauville a été créée en 1875 et a pour objet de faire à forfait les études et constructions de petites lignes de chemins de fer dans les colonies qui sont indiquées au Catalogue qui est envoyé franco sur demande aux Ateliers de Petit-Bourg (Seine-et-Oise).

En 1906, Henry Richard imaginait que ce chemin de fer soit poursuivi le long du Maroni, au delà de Saint-Jean : « On arriverait en peu d'années à atteindre les hauts plateaux des Tumuc-Humac. Là, on y trouverait un habitat, qui permettrait à l'Européen de faire les cultures coloniales et en même temps à l'administration de la colonie d'y établir un sanatorium, où les malades du littoral pourraient aller recouvrer la santé. »

1897 80 000 francs le km. « L'ère de la construction des chemins de fer aux colonies est définitivement ouverte. Le succès de la ligne du Congo a dessillé les yeux aux plus réfractaires. » Dès les premières lignes de son ouvrage *Le chemin de fer de la Guyane française*, David Levat donne le ton. L'insupportable pour Levat est que la Guyane soit l'exemple « que l'on choisit d'ordinaire pour démontrer l'incapacité des Français en fait de colonisation. » Pour apporter la prospérité à la colonie, il propose un tracé de 400 km partant de Cayenne, remontant la vallée de la Comté puis de l'Approuague, avant de bifurquer en deux tronçons : l'un vers la Guyane hollandaise et l'autre vers l'Oyapock et les régions aurifères du Contesté franco-brésilien. Le coût des 3 années de travaux est estimé à 32 millions de francs. Comme le conseil général rejette le projet en 1898, Levat vient lui-même le défendre dans la colonie en 1899. « La création d'un chemin de fer ne peut avoir que des résultats heureux » soutient-il, et il convainc. Le conseil général vote à l'unanimité la concession du chemin de fer

assortie d'une subvention de 55 000 francs. L'ingénieur prévoie de faire travailler 1 500 condamnés selon le procédé australien « des pénitenciers volants ». Les bagnards défrichent, préparent le terrain, puis vident les lieux avec armes et bagages, pour aller assainir d'autres régions. Levat croit au « caractère répressif qui doit caractériser l'exécution des travaux ayant un caractère pénal. » Les bagnards de Guyane paraissent, selon lui, en mangeant aux frais du contribuable. Son projet est abandonné en 1901.

1906 Missionnés par le conseil général, les capitaines du génie, Refroigney et Dewulf, sont envoyés en reconnaissance entre Cayenne et la rivière Comté. A leur retour, ils proposent une combinaison de transport mixte, bateau et rail. Depuis le dégrad de Cacao jusqu'aux placers de l'Inini, soit 160 km, le coût des travaux est évalué à 35 millions de francs. Le projet est enterré avec l'arrivée d'un nouveau gouverneur :
 « Chemins de fer en Guyane, châteaux en Espagne, aussi longtemps qu'il n'y aura place, dans notre budget, que pour des dépenses de personnel ! » François Rodier, *Discours devant le conseil général*, 1908.

A cette époque, Richard, président honoraire de la Chambre d'agriculture de Cayenne, propose plutôt un chemin de fer qui relierait Cayenne au Maroni et à l'Oyapock, afin d'assurer aux éleveurs de bétail et cultivateurs « facilité et promptitude pour le transport en ville de leurs produits. »

1913 L'ingénieur des Ponts et Chaussées Renard juge les projets antérieurs beaucoup trop onéreux : « A défaut de grand chemin de fer, un « sentier de fer » suffira pour provoquer l'essor de la colonie. » Selon ses estimations, six trains réguliers par semaine, pesant 80 tonnes maximum et marchant à 17 kilomètres à l'heure, suffiraient pour transporter annuellement 24 000 voyageurs et 6000 tonnes de marchandises vers les placers. Cette « modeste voie ferrée », réduite à 160 kilomètres, devait revenir à moins de 20 millions de francs. Un mineur, écrivait Renard, pourrait alors se transporter à

l'Inini et y recevoir « 6 mois de provisions pour moins de 300 francs, cela coûte actuellement 1 200 francs. »
 « On fit un chemin de fer de 100 kilomètres pour aller aux placers. Comme s'il fallait un chemin de fer pour transporter de l'or ! [...] Bref, on dépensa des millions. Et savez-vous combien on retira d'or ? 8 kilos, voilà tout. [...] Les rapports d'ingénieurs peuvent être fort bien faits. Mais ils ne comprennent rien aux affaires, les ingénieurs. » Albert Bordeaux, *La Guyane inconnue*, 1914.



Les voies de l'Or

texte de Pierre Rostan

Le projet de chemin de fer minier de l'ingénieur des Mines Édouard David LEVAT, destiné à desservir les placers, était le fruit de ses travaux en Russie et de son expérience du chemin de fer transibérien ; il représentait ainsi un véritable outil de développement de l'intérieur du pays et le destin de la Guyane en aurait certainement été changé. L'inlassable activité de cet ingénieur à travers le monde l'a mené à s'impliquer dans le développement de l'industrie aurifère guyanaise, notamment la conception et l'installation de dragues aurifères. La réalisation d'une telle entreprise était dans l'air du temps sur le plateau des Guyanes. A cette même époque, la première voie ferrée du Suriname, longue de 25 km,

◀ Au coeur de la forêt, un pont du chemin de fer de Saint-Élie près de la crique Tonkin.



Le Placer Elysée

Des voies ferrées pour faciliter l'accès aux gisements aurifères existaient en Guyane bien avant le projet de l'ingénieur LEVAT.

La première tentative d'établir un chemin de fer minier semble remonter à 1884. A cette date, la *Compagnie Générale de la Mana* commence à développer le gisement d'Élysée sur la crique Lézard sous la direction de l'ingénieur Louis Ferdinand VIALA. Se posa alors la question de l'acheminement du matériel jusqu'au centre minier.

Une usine de broyage de quartz, destinée à l'exploitation filonienne, est acquise auprès des établissements *Fraser and Chalmers* de Chicago. Elle est acheminée jusqu'à Cayenne par bateau à vapeur, par goélettes jusqu'à Mana puis par chaloupe à vapeur à fond plat sur 120 km jusqu'à l'embouchure de la crique Lézard. Mais la sécheresse de 1884 ne laisse pas le temps nécessaire à l'achèvement du transport des pièces de l'usine et interdit toute remontée de la crique en canot. L'usine de broyage ne peut pas entrer en production. C'est ainsi que la construction d'une voie ferrée de 4 km s'impose sur la rive gauche de la crique Élysée, entre l'usine et le « dégrad d'été », dont les vestiges peuvent encore être observés à quelques mètres au dessus du flat et du cours d'eau.

Un projet de voie ferrée permettant de relier rapidement la mine au Maroni par la crique Sparouine est également envisagé et Louis Ferdinand Viala pousse sa réflexion visionnaire jusqu'à envisager des ballons dirigeables pour approvisionner la mine d'Élysée.

Le dégrad Saint Nazaire sur la crique Tigre, avec l'arrivée des rails du chemin de fer de Saint-Élie



venait d'être installée dans Pakira Creek, par la Marowyjne Company pour desservir ses gisements aurifères depuis le Maroni. C'est un peu plus tard, entre 1903 et 1912, qu'un chemin de fer, le « gold express », sera établi depuis Paramaribo vers le sud avec une longueur de 173 km. Au Carsevène, une voie ferrée vient alors d'être installée entre la côte et les placers par la *Compagnie des Chemins de fer économiques du Carsevène*. Vingt ans auparavant, la *Société des gisements d'or de St-Elie* a résolu la problématique des transports depuis le Sinnamary par la construction d'une voie ferrée de 32,5 km. A l'issue de 2 ans d'étude et l'examen de deux tracés, la construction débute en 1884, suivant une piste muletière* depuis la crique Courcibo, sous la direction technique de la *Société des gisements d'or de Dieu Merci*. Deux ans après, 15 km de plateformes sont réalisés, dont seulement 3,5 sont équipés de rails, et le chantier est arrêté avec l'épuisement du budget. Le chemin de fer est alors racheté en 1887 et le chantier reprend, mais en retenant cette fois comme itinéraire la crique Tigre et le dégrad Saint-Nazaire, où est installé la « Gare Tigre ». L'exploitation de la voie ferrée passe alors dans les mains d'une société métropolitaine qui reprend les travaux et en 1891, les premiers convois circulent sur une partie du tracé. Quelques années plus tard la société de *St-Elie* rachète la voie pour 25 000 F et achève le tronçon République - Saint-Élie. Néanmoins, avec des rampes de plus de 11% et des tournants très resserrés, ce tracé mal étudié ne permettra pas l'utilisation de traction mécanique. Ainsi, la machine à vapeur sera rapidement abandonnée au profit de la traction animale puis humaine. La circulation s'effectue avec des wagonnets plats ou « trucks » tirés et poussés par ou 3 ou 4 hommes. Ces « truckmans » Saint-Luciens ou Saramacas, effectuent le trajet en un temps de 5 à 10 heures selon le tonnage transporté.

Les transports sont effectués par 6 équipes composées de 4 hommes, qui doivent fournir à la société 11 voyages par mois, avec 750 kilos de marchandises.

L'embarquement se fait à la Gare-Tigre où un pesage a été installé pour les marchandises, qui arrivent en chaloupe à vapeur. En 1936, les « truckmans » sont payés de 55 à 60 F par voyage aller-retour, plus la ration.

Le chemin de fer assure à la société de *St-Elie* un monopole de fait sur les approvisionnements, ce qui lui permet de taxer les marchandises de tous les concurrents éventuels et lui assure une revente avec un fort bénéfice. Toutefois, le transport est trois fois plus cher au km que sur le reste du parcours Cayenne - Gare Tigre, et la voie demande des réparations régulières car il y a plus de 100 ponts en bois qu'il faut reconstruire tous les 5 ou 6 ans.

Un visiteur pouvait ainsi écrire en 1936 :

« Il nous a été donné de constater que tous les ponts de la voie ferrée de Saint-Élie méritent de sérieuses réparations. A la suite du transport d'une machine électrique de 5 t, presque tous les ponts ont été consolidés. Seul le dernier pont, en arrivant à Saint-Élie, n'a subi aucune réparation. Ce pont (le « pont des Annamites ») en très mauvais état (platelage, traverses et longrines en vétusté) présente un danger réel pour la circulation. Il y a lieu de mettre la société de Saint-Élie en demeure de le démolir et de le faire refaire pour éviter tout accident, ou étudier

et construire un autre réseau pour garantir les usagers de la route accédant au placer ».

La circulation sur la voie pour desservir le village ne sera arrêtée que dans les années 90 avec la création de la piste routière depuis la crique Tigre. Mais d'autres chemins de fer miniers ont existé dans la forêt guyanaise : à Adieu-Vat, entre les usines de broyage et les exploitations souterraines ; sur la mine d'Espérance dans la crique Beiman ; à plus petite échelle pour desservir de nombreux chantiers miniers de Guyane, aujourd'hui tombés dans l'oubli.

Pierre ROSTAN
Bureau d'Études Géologiques IDM-TETHYS
97354 REMIRE-MONTJOLY.
Illustration Jean Pierre Penez
Photos P. Rostan



▲ Obligation de la COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ECONOMIQUES DU CARSEVENE, 1898.

▼ Evocation du chemin de fer de St-Elie



▼ La machine à vapeur du chemin de fer de Saint-Élie, après son sauvetage lors de la mise en eau du barrage de Petit-Saut



204 I. Aller simple pour St-Lo

une nouvelle écrite et illustrée par Marc Gayot

Tu te rappelles ? Oh tu n'as pas pu oublier : je passais mon temps à attraper des picolettes ! Je suspendais dans les savanes une cage avec un mâle chantant et attendait qu'un mâle sauvage vienne tenter de le chasser. Je le captuais alors avec des filets japonais ou le bernais avec une cage à trappe posé à côté de l'autre cage. Au début, je mettais même simplement de la glue sur quelques branches où venaient fréquemment les oiseaux, et quand le mâle se posait, il restait piégé... amoché, mais piégé. Après ça, je vendais les passereaux aux copains, à la sortie du lycée. Qui allaient bien souvent les revendre plus chers. J'ai gagné de quoi t'acheter cette petite bague stupide, celle avec le zircon que tu m'as jetée au nez dès que tu as compris d'où venait l'argent.

- Va t-en avec ta bague ! À cause de types comme toi, bientôt y aura plus de picolettes dans les savanes !

Tu n'avais pas vraiment tort. Tu étais déjà responsable et soucieuse.

Quant à moi, j'avais rêvé te faire plaisir et voilà que tu me quittais.

Pour une histoire de picolette ! Le malheur voulut que ce soit avant les grandes vacances. Sans ça, j'aurais peut-être pu te reconquérir, te convaincre, organiser des lâchers de picolettes ! Mais tu es partie comme dans une chanson de Brel : chez ta mère. À Macapá. Et à la rentrée suivante, je t'ai guettée. En vain : tu étais partie plus loin encore, pour Belém. Combien d'amours se fourvoient ainsi sur un malentendu ?

Beaucoup rencontrent leur moitié pendant les grandes vacances. Moi, je l'ai perdue.

En atterrissant tout à l'heure à «Marengwen», oui, «Marengwen», c'est ainsi qu'on appelle l'aéroport maintenant, les Guyanais étant fatigués de devoir l'appeler successivement, au gré des lubies politiques, Rochambeau, Sépélu, Éboué, Taubira, Malouda, Cheng, Ribeiro, Horth, etc.

Le surnom de l'aéroport a surgi avec la prolifération des moustiques, ces chers «Marengwen», qui ont envahi le tarmac à mesure que les palétuviers envahissaient les abords des pistes, accompagnant la montée lente et

continue des océans. Le peuple espiègle rebaptisa donc l'aéroport de la discorde «Marengwen», renvoyant ainsi les politiques à leurs stériles luttes symboliques ; bref, en atterrissant, j'ai repensé à toi, comme à chaque fois que je remets les pieds au pays. J'ai pourtant passé toute ma vie à vouloir t'oublier... mais le temps n'a fait que souligner ton absence. Je m'étonne toujours qu'avec l'âge les souvenirs les plus lointains deviennent les plus tenaces. L'homme qui vieillit court souvent après son enfance. Voilà sûrement ce qui nous fait tous retourner au pays quand nos cheveux grisonnent. Nous cherchons les odeurs, le ciel, les éclats de voix de notre jeunesse. Et moi, je te cherche toi, ma voisine, mon amie d'enfance et ma première aimée, qui m'a quitté pour quelques picolettes. Comme dans un mauvais zouk-love.

Je scrute les passagers de l'avion, espérant malgré moi retrouver ton visage ; sûr de pouvoir le reconnaître malgré cinquante années passées.

L'hôtesse qui nous conduit jusqu'au train te ressemble d'ailleurs. La même grâce dans sa façon de balancer sa main en cassant son poignet.

Elle est plus jeune évidemment, mais as-tu vieilli comme j'ai vieilli ?

À mes côtés, deux jeunes «Chinois» causent un créole haché d'interjections chinoises. Les immigrés chinois sont devenus rares à mesure que la Chine est devenue puissante. Aujourd'hui, tous ces «Chinois» ont leurs arrières grands-parents en Guyane. Et les anciennes épiceries ont été abandonnées : les jeunes, plutôt que de vendre de l'alimentaire ou des camelotes en plastique, se sont mis à vendre du hi-tech de luxe venu de Chine, qu'ils achetaient là-bas à prix modique.

Je me rappelle des derniers sound-system, il y a trente ans : tous sponsorisés par Hang & Huang ou Ho-Chen... Je remarque d'ailleurs que ces deux jeunes reviennent visiblement de la dernière mode et leurs lunettes noires, chics et multifonctions, sont toutes neuves. Je m'aperçois à cet instant que j'ai laissé les miennes dans l'avion. Comment vais-je écouter le journal ?

Une passagère me rattrape alors et me tend mes lunettes oubliées tandis que je monte dans le train. Je m'assieds sur la première banquette libre et carresse de la main les boiseries fatiguées de la fenêtre,



sans remarquer tout de suite la nouvelle décoration de la rame qui rappelle que le Carnaval a commencé. Dans quelques semaines, les wagons du samedi soir seront bondés de touloulous allant au bal. Tandis qu'imperceptiblement le train démarre, j'enfile mes lunettes, rabats leurs écouteurs sur mes oreilles et me passe, en audio seulement, le Journal des Guyanes. En portugais car j'ai la flemme de choisir la langue. Dans cinq minutes, la rame principale sera arrivée à Cayenne. La mienne a déjà bifurqué vers Kourou et le train sort soudain du couloir de forêt marécageuse pour emprunter le pont du Larivot. C'est marée montante et il y a des pêcheurs partout. La voix de la journaliste dans mes oreilles est douce, ferme et rapide ; les tonalités portugaises montent et descendent sans cesse. Me bercent. Nous passons devant le bord de mer de Macouria, très joli depuis qu'ils ont détourné la nationale et construit ce petit port d'où on rallie Cayenne en cinq minutes. La mangrove de mon enfance a disparu et Macouria s'ouvre sur l'océan. Le réchauffement climatique a eu quelques à-côtés qu'on se surprend à apprécier. Je n'écoute plus la journaliste. Elle évoque des actualités trop récentes pour que je les comprenne - encore un vague scandale politico-sexuel au travers duquel deux fameux cabinets internationaux d'avocats s'affrontent. En face de moi, j'aperçois justement un passager articuler silencieusement des chiffres et des noms. Il doit être connecté à un site de politico-médiatico-judiciaires et mise sans doute sur l'un des deux cabinets. Agacé, je tapote une de mes oreillettes et le programme bascule sur une vieille biguine, vaguement jazzy. Je reconnais même l'air ; voilà un plaisir pour moi de plus en plus rare... qui me ramène en arrière, vers toi, tandis que le crépuscule enveloppe rapidement la Guyane pour mieux m'isoler dans ma rêverie nostalgique. Je t'avais cru au Brésil, toutes ces années, mais j'ai su récemment que tu étais revenue en Guyane, laissant tes enfants et tes petits enfants. C'est Jimmy qui a makrellé. Évidemment. Sais-tu qu'il m'a même appelé pour me le dire ? Par amitié. Ou pour me taquiner.

Le train s'arrête à Kourou quelques instants. Au large de la ville, le long de la plateforme portuaire, je contemple les lumières des transatlantiques du centre spatial qui