

<https://www.quebecnature.info/9-Bima-la-Mission-trijonction-1979.html>



9 Bima, la Mission trijonction - 1979

- Aventures en Guyane - Aventures au 9 Bima (1978/11 à 02/1980) -



Date de mise en ligne : mercredi 15 octobre 1997

Copyright © Nature Québec - Tous droits réservés

Borne de la tri jonction par la mythique Coulé-coulé

Ma première mission en forêt profonde, le but de mon engagement est enfin atteint.

Enfin, l'heure de partir en forêt profonde dans les Tumuc-Humac a sonné. Seuls six ou sept soldats font partis du personnel de la mission constitué principalement d'officiers et de sous-officiers. La proportion est de trois gradés pour un soldat, ça promet !

Nous devons remonter le Maroni et nettoyer et approvisionner en carburant certaines DZ (zone de poser pour les hélicos) et remonter la crique Coulé-coulé jusqu'au point de jonction de la frontière du Brésil, du Surinam et de la Guyane.

Départ de St-Jean du Maroni

Nous nous rendons donc à St-Jean du Maroni, où se trouvent la section fluviale et le village des piroguiers Bonis du Bima. C'est le point de départ des expéditions sur le Maroni. Nous profitons d'une permission pour aller à St-Laurent du Maroni visiter les bagnes.

À cette époque, les bâtiments étaient abandonnés et inhabités et on y trouvait encore de vieux documents, ou des objets des bagnes. Mais hélas, le pillage était systématique.

Nous partons après une cérémonie Boni à laquelle nous devons souscrire et qui a pour but de nous concilier les esprits du fleuve et de la forêt.

En ligne devant un autel de pierre, nous assistons aux rites du chef d'expédition des Bonis, le grand et respecté de tous, Mano.

Notre participation aux rites est assez symbolique. Il nous suffit de verser quelques gouttes de rhum sur le sol en marmonnant une vague prière la tête basse et de boire ensuite une gorgée de rhum.

À cette époque, je ne buvais aucune goutte d'alcool, ce qui faillit causer un incident ! La participation aux rites est obligatoire et le fait de ne pas y participer peut porter malheur à l'expédition et surtout provoquer l'animosité des piroguiers. Le chef d'expédition connaissant mon refus de toute boisson alcoolisée, m'a donc prié discrètement de faire semblant de boire le rhum lors de la cérémonie et au moins d'y tremper les lèvres pour ne pas nous mettre les esprits du fleuve à dos...

Le départ

Les formalités accomplies, nous avons sauté dans les canots et mis le cap vers ma première vraie aventure. Nous sommes équipés de grosses pirogues creusées dans des troncs d'arbres, la plus grande mesure plus de 18 mètres. Elles sont propulsées par des moteurs de 40 CV. Nous emmenons une dizaine de tonnes de matériel, dont plus de 3000 litres d'essences et d'huile. Je prends place dans une fileuse, une pirogue de petite taille, plus maniable et plus rapide. Mon piroguier, le motoriste, est un virtuose de la navigation du nom de Balaka est il est accompagné d'un petit chien qu'il a baptisé St-Jean, ChinJean comme il dit ! Le boss-man, le takariste, celui qui à l'avant du canot guette les écueils et indique les passes dans les rapides, celui qui avec une pagaie ou un takari, une longue perche

de bois, écarte les obstacles et guide la pirogue au milieu des roches se nomme Asson. Il est beaucoup plus calme que le jovial Balaka qui passe son temps à plaisanter et à rire. Je partage mon banc avec un radio neurasthénique, un caporal qui ne paraît pas du tout apprécier de partager son espace vital avec un simple biffin, deuxième classe de surcroît.

Je fais l'apprentissage du Maroni et de ces sauts, les eaux sont hautes et les rapides se passent sans peines. Par sécurité, nous devons à plusieurs reprises descendre des pirogues pour les alléger, car les moteurs peinent et la moindre panne ou la plus petite fausse manoeuvre et le naufrage et certainement la noyade étaient assurés. Nous avons pu admirer les plus terribles rapides et j'ai senti la roche frémir sous les coups de boutoirs répétés de l'eau en furie.

Aventures sur le Maroni

Le fleuve est plein d'îles et de chenaux et la notion de frontière est floue. Nous ne savons jamais si nous sommes au Surinam ou en France. Les piroguiers Bonis sont polygames pour certains et font de nombreux arrêts aux abattis pour ravitailler leurs femmes en diverses denrées de première nécessité.

Lors de chaque arrêt dans les villages, le médecin de l'expédition examine les malades et distribue avec générosité aspirines et cachets de sel ! On peut constater l'effet placebo en voyant des vieillards voûtés par le poids des ans et minés par le paludisme ressortir ragaillardis de leur consultation médicale.

À chaque passage de saut difficile, les piroguiers s'enfilent une rasade de rhum, ce qui n'est pas pour me rassurer, car plus ils boivent, plus ils prennent de risques allant même jusqu'à faire la course dans de périlleux rapides. C'est ainsi que nous avons failli couler en franchissant un saut d'aspect redoutable. Le canot lancé à fond, c'est immobilisé par manque de puissance dans le courant principal au milieu des rochers. Malgré le moteur qui rugit au maximum de sa capacité et qui mouline vainement les flots dans une tentative désespérée de franchir cette muraille d'eau rugissante, malgré les efforts désespérés du bossman, arc bouté sur son takari qui essayait par des efforts surhumains de faire gagner au canot les quelques dizaines de centimètres qui manquent pour franchir le saut, nous restons immobiles au milieu des flots en furie. Puis, insensiblement, le canot s'est mis à dériver et pour comble de malheur, la perche du bossman c'est coincé entre deux roches. Le bossman déséquilibré tombe du canot et reste perché en l'air, seul sur son takari, cramponné comme il le peut à la fragile perche de bois pour ne pas être entraîné dans le courant terrifiant qui se brise sur des roches coupantes un peu plus basses. Le canot se met insensiblement en travers du courant malgré les efforts aussi désespérés qu'inutiles du motoriste. Il heurte une roche se cintrer comme une banane au milieu du courant, puis miraculeusement au moment où la rupture semblait inévitable, alors que nous nous voyons projetés dans les flots au milieu de rapides terrifiants le canot c'est dégagé. Le canot est plein d'eau, jusqu'aux plats-bords et nous écopons utilisant gamelles, casquettes, tout ce qui nous tombe sous la main pour alléger l'embarcation et la rendre manoeuvrable. Le motoriste reprend le contrôle de l'embarcation tordue et réussit à l'échouer sur une plage qui surgit providentiellement au milieu des rochers en plein rapides ! Juste assez de place pour nous échouer et nous mettre en sécurité. Mon brave petit caporal était vert de peur et restait sans réaction. Le bossman fut promptement récupéré toujours perché sur son takari au milieu du rapide par un autre canot. Nous avons dû écopier le canot, lui faire subir une inspection rapide et nous nous sommes relancés à l'assaut du rapide avec notre canot déformé et cette fois-ci nous fûmes victorieux. Seul détail, j'ai dû passer le reste de la mission à écopier, car notre canot, malgré quelques rafistolages avec du goudron et de la tôle de boîte de conserve, fuyait. Bien sûr, c'était un travail ingrat, indigne d'un caporal, radio de surcroît et je dus faire sa part...

Enfin après trois jours de navigations et deux bivouacs dans des villages Bonis dont un à Assissi, nous arrivâmes à Maripasoula.

À suivre...



[" />](#)



[" />](#)



[" />](#)



["/>](#)



["/>](#)



["/>](#)



["/>](#)



["/>](#)



["/>](#)



["/>](#)



["/>](#)



["/>](#)



["/>](#)



["/>](#)



["/>](#)



[" />](#)



[" />](#)



[" />](#)



[" />](#)



["/>](#)



["/>](#)



["/>](#)



["/>](#)



" />



" />



" />



["/>](#)



["/>](#)



["/>](#)



["/>](#)



["/>](#)



["/>](#)



["/>](#)



["/>](#)



["/>](#)



["/>](#)



["/>](#)



["/>](#)



[" />](#)



[" />](#)



[" />](#)



[" />](#)



[" />](#)



[" />](#)



[" />](#)