

# But de l'aventure

Le destin du fleuve Mana bascule à la fin du XIXe siècle avec la ruée vers l'or. Dès les années 1870, les placers (gisements d'or) de la haute Mana deviennent célèbres pour leur richesse aurifère.

Aujourd'hui, la Mana reste l'un des fleuves les plus touchés par l'orpaillage illégal.

La Mana est célèbre en Guyane sous le surnom de "fleuve aux 99 sauts" (ou rapides). Ce nombre, bien qu'il soit symbolique, illustre sa nature accidentée et son caractère sauvage et indompté.

Ces sauts constituent des obstacles naturels majeurs à la navigation.

Notre premier rapide fut saut Fracas qui apparut sans prévenir. Un champ de roche en cette saison sèche tranchée par une gueule d'écume blanche comme un étroit couloir entre deux bandes de rochers noirs. Seul le halage des embarcations est possible, l'embarcation grince au bout de la corde tendue et tirée avec force par nous tous. Ces opérations sont périlleuses, un manque d'inattention et une vague peut s'engouffrer dans le bateau l'alourdissant instantanément sans espoir de le retenir.

À mesure que nous progressons ce n'est pas la faune qui nous inquiètent le plus. Depuis trois jours, nous avons observé sur les berges des traces d'orpaillage clandestin : départ de pistes, bidons d'essence éventrés. Preuves d'une industrie dissimulée et silencieuse.

Nous trouvons une pirogue éventrée et échouée sur des roches victime d'un naufrage. La mission de lutte contre l'orpaillage illégale a également laissé des traces avec un canot aluminium et son moteur entièrement brûlé et détruit par les militaires de la mission Harpie.

Alors que notre campement est installé au saut Grand Continent l'on entendit un bourdonnement étrange, une pirogue arrivait dans notre direction. Elle était longue et sombre, presque trop lourde pour flotter, chargée jusqu'à la gueule de fûts métalliques cabossés. Les inscriptions effacées sur les parois trahissent un transport détourné venant sûrement du Suriname voisin. Entre les fûts, on distingue des sacs de riz empilés, des caisses de sardines, des bidons d'eau potable, et d'autres

vivres destinés à alimenter une opération d'orpaillage qui ne comptait pas s'arrêter de sitôt. Elle passa lentement devant nous. Trois hommes se trouvent à bord. Le premier tient une longue perche (Takari) pour stabiliser l'embarcation, un second surveille nerveusement les berges, le troisième, à l'arrière, manie le moteur hors-bord avec une grande concentration. L'un d'eux leva la tête dans notre direction, leurs regards se croisèrent. Pas un mot. La pirogue s'immobilisa un instant au centre du fleuve. Le moteur baissa de régime.

Le regard des hommes changea. Suspicion. Méfiance. Calcul. Finalement rassuré de voir qu'il ne s'agissait pas de force de l'ordre, l'embarcation bifurque dans notre direction pour accoster à notre camp. Le moteur s'éteignit d'un coup, remplacé par un silence lourd. Après un bref échange d'amabilité ils nous confit qu'il se rendent à Gros Saut pour le franchir et continuer bien plus haut sans plus de précision. Nous les reverrons le lendemain mais beaucoup plus nombreux avec même trois femmes dans le groupe. Ce n'est pas un simple ravitaillement mais le cœur logistique d'une exploitation bien établie.

Ce genre de rencontre n'est jamais anodine malgré une certaine fébrilité mais en général se passe toujours bien. Sur le fleuve comme en mer ou en montagne, il y a une certaine solidarité, le fleuve, lui, ne pose jamais de question. Il se contente d'ouvrir une voie, avec de nombreux rapides ou l'on peut toujours avoir besoin d'aide.