

**Journal d'un Sous-lieutenant a la CT3 au 3ème SMA en Guyane
Février 1972 à Février 1973**

**PISTE D'AVIATION DE SAINT-GEORGES DE L'OYAPOCK
TRAVAUX DE CONSTRUCTION EN 1972 DEUXIEME PHASE**

La mobilisation et la démobilisation :

La première partie des travaux avait été faite pendant la saison sèche 1971. Le matériel de chantier avait été laissé sur place quand le chantier avait été arrêté à l'arrivée de la saison des pluies. Les travaux avaient été effectués par le Lieutenant LEGOIFF, assisté d'un sous-lieutenant, TESSIER, que je venais remplacer à la CT3 au Camp du Tigre.

Une petite équipe était restée sur place pour maintenir le matériel en état. Elle était dirigée par le Sergent-chef BOUDRY quand je suis arrivé.

Les options de logement des cadres et des soldats étaient donc déjà prises. Il y avait suffisamment de logements disponibles dans le village pour loger tout le monde, avec, parfois quelques travaux d'aménagement. Pour ma part je logeais dans le bâtiment de la douane, à côté du bureau.

Le repli du matériel à été fait avec le LCM du bataillon au fur et mesure qu'il se libérait et / ou en fonction du plan de chargement. Il était ensuite déchargé à Stoupan. A part le dernier voyage, où il était probablement trop chargé pour aller en mer, et avec une pompe de calle en panne il a embarqué des paquets de mer et a dû s'échouer sur la plage, le temps qu'un hélicoptère lui amène deux motopompes.

Les moyens sur place

En personnel Militaire :

- Un sous-lieutenant
- Un Adjudant, adjoint
- Deux Sergent-chef (mécanique et topo)
- Deux sergents (à la production)
- 30 hommes du rang, dont 3 ou 4 caporaux et caporaux-chef sous contrat

Tout le personnel sur place est sous régime célibataire, sauf l'Adjudant ROBERT qui est venu avec son épouse et ses deux enfants, un garçon et une fille. Il a trouvé un logement correct et la scolarité de ses enfants était organisée par correspondance. J'ignore quel était son régime d'indemnités lié à ce déplacement, mais pour tous les autres, nous étions logés et nourris (avec un contrat Chez Modestine) et touchions une indemnité journalière baptisée IAT.

En personnel civil

Il y aura jusqu'à une quarantaine d'ouvriers, créoles et indiens, et de temps en temps un jeune globe-trotter de passage qui se fait quelques sous pour continuer son voyage. Tous sont payés au tarif de 4F par heure, fixé par la Préfecture, ce qui devait être le SMIG de l'époque, ou tout près. Les salaires étaient quatre fois moindres de l'autre côté du fleuve. Quant aux cotisations à la sécurité sociale, 6,5% étaient à la charge du salarié et déduits de son salaire.

Pour les formulaires à remplir, cela va à peu près bien pour les créoles qui ont un état-civil, mais c'est un casse-tête pour les indiens, Guyanais et Brésiliens, nés quelque part, là-bas, dans la forêt, et n'ont aucune idée de leur date de naissance.

Dans le coffre un fond de roulement de deux millions permet de payer un acompte en milieu de mois et la paye à la fin du mois. Les fiches de payes sont établies sur place avec les feuilles de pointage et envoyées au trésorier du Bataillon avec les autres justificatifs de dépense. Celui-ci complète à nouveau le fond de roulement par un virement postal.

Il est à noter que très souvent c'est l'épouse du salarié qui venait récupérer la paye et les acomptes, de peur de les voir s'évaporer le jour même dans un des bars du village.

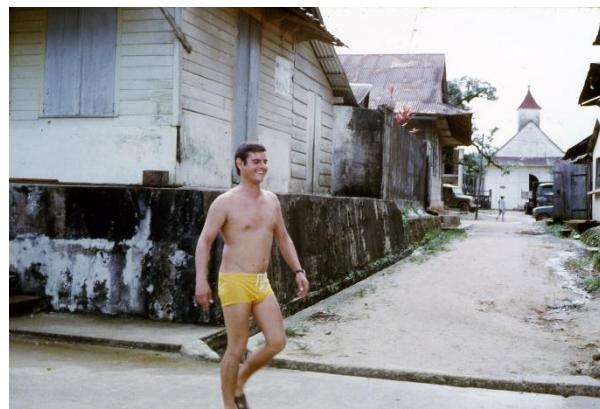
Un petit trombinoscope : d'autres apparaîtront au fur et à mesure du texte



Derrière : S/Lt SCHMITT, le chef de la gendarmerie, le Sergent-chef DEGARDIN et son épouse
Devant : Lieutenant KREE et le médecin VAT et son épouse



Le S/lte GUILLOUX, son épouse et le chien VIRUS



GRANDBOIS, le douanier de Saint-Georges



Adjudant ROBERT



S/C MAZARS, la fée de la mécanique



Debout sur l'entrée : Adjudant WESEL, le topographe de la CT3. Assis : S/C LEROUX, Cdt du LCM
Coiffeur : Adjudant ROBERT. Debout à gauche : S/C MAZARS. Debout à droite : Sergent xxxx



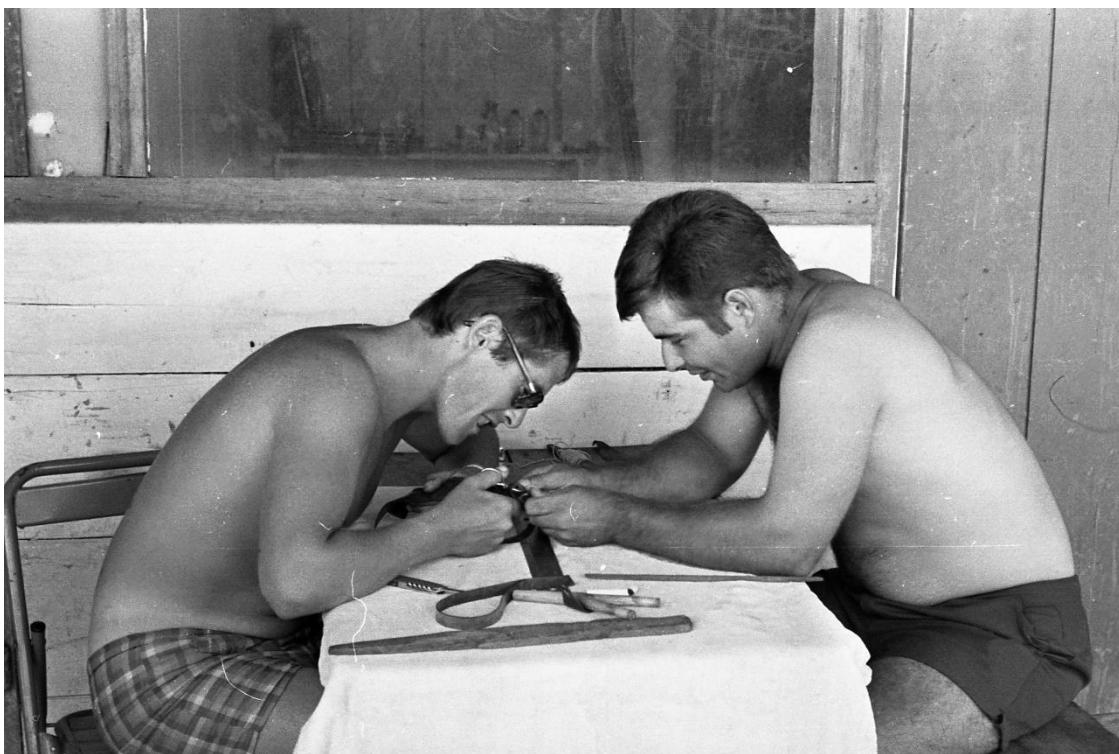
Major LEITE, Cdt Brésilien de OYAPOQUE



S/LT SCHMITT



Au stade de Clevelandia: en maillot de foot en haut à gauche : S/C MAZARS, en bas : S/Lt SCHMITT
Avec le parapluie : Major LEITE. A sa gauche S/C DEGARDIN (chef gendarme)



L'armurerie : fabrication de lance pierres.
A gauche, S/C CLER, topographe, à droite, le Sergent xxxx

En matériel :

Le matériel ci-dessous avait été affecté au chantier et le parc avait été très bien conçu.

- 1 bulldozer TN20
- 1 chargeur à pneu Michigan
- 2 pelles à chenille Yumbo
- 3 camions-benne 8 tonnes GLC8
- 1 nivelleuse Richier
- 1 compacteur automoteur à pneu
- 1 compacteur tracté
- 1 tracteur agricole
- 1 camion-citerne à eau avec une remorque
- 1 4x4 Pick-Up Land Rover
- 1 Renault 4l fourgonnette
- 3 bétonnières et un moteur de rechange
- 3 dumpers et un moteur de rechange
- 2 règles vibrantes
- 2 pervibrateurs
- 1 chargeur de batterie
- 1 compresseur
- 1 groupe de soudure
- 1 station d'entretien FOG
- 2 motopompes
- Outilage atelier,

L'atelier mécanique :

L'atelier était un vrai atelier de brousse, essentiellement un abri en tôle pour travailler à l'abri de la pluie et du soleil. Je n'ai pas souvenir d'un bureau où étaient les documents habituels d'un parc matériel. IL devait exister quelque part.

Il est vrai que le Chef d'Atelier, le Sergent-chef MAZARS était très compétent, très disponible et très autonome. Je n'ai donc jamais éprouvé le besoin de me plonger dans son organisation.

Les pièces détachées arrivaient par avion en cas de panne, où avec les rotations du LCM quand il s'agissait de pièces d'usure ou de grosses pièces. J'ai gardé une bonne impression du service achat au Camp du Tigre, qui faisait preuve d'une grande disponibilité et d'efficacité.

Ci-dessous quelques photos de l'échange standard du moteur de la niveleuse Caterpillar par MAZARS.





Le gazole arrivait en futs par bateau. Ci-dessous le déchargement d'un approvisionnement par le LCM. Je ne sais pas ce que devenaient les fûts vides. Ensuite sur le chantier tout le monde donnait la main pour faire les pleins. Ci-dessous, avec le responsable topo, le S/C CLER



De l'abri atelier et de la zone de, je n'ai trouvé que quelques photos de son démontage en fin de chantier.



La logistique :

La quasi-totalité des approvisionnements s'est fait par le fleuve. Les allers-retours avec Cayenne / Stoupan prenaient une petite semaine, chargement et déchargement compris.

Le ciment sur la période, a représenté environ 400 tonnes (20 000 sacs de 50 kg à manipuler plusieurs fois). Le gravier était sorti du fleuve par de tâcherons Brésiliens, et le sable provenait d'une carrière. Il était très argileux et un tamisage manuel, à sec, par des civils était nécessaire.

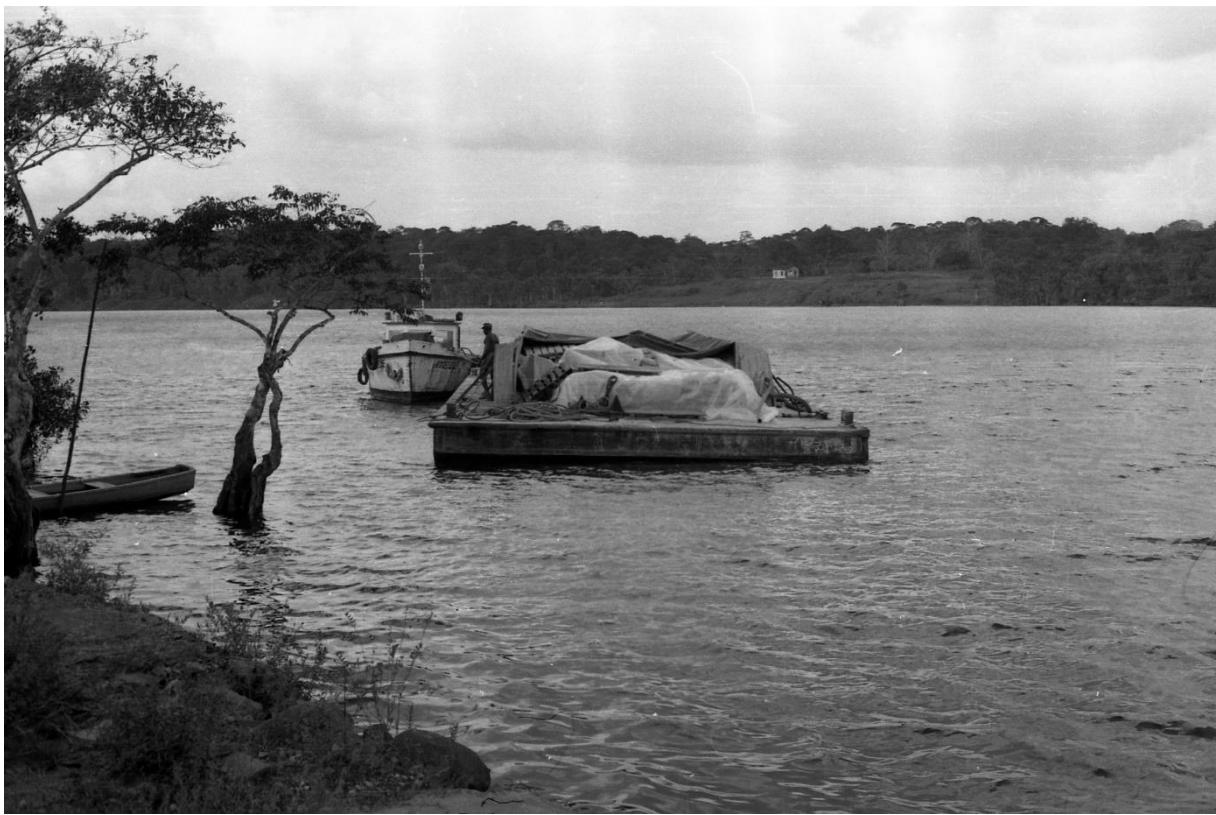
Les autres transports sont des rouleaux de film polyane, le gazole, les pièces lourdes et les grosses fournitures.

Le LCM du SMA a fait le plus gros du travail avec 36 tonnes à chaque voyage.
Un EDIC viendra faire un peu de présence et apportera 48 tonnes au passage.
Une plate et remorqueurs affrétés à la SOMARIG apportera 104 tonnes.

Les photos de ces trois unités sont ci-dessous.

Quelques produits, ainsi que les nombreux visiteurs viendront par avion. Je pense, sans être sûr que la relève des soldats qui finissaient leur année de service se faisait à bord du LCM pour leur permettre plus de souplesse pour leurs bagages.





La topographie

Après l'implantation initiale faite par L'Adjudant WESEL, le plus gros du travail de topographie consistait à positionner les coffrages. En tâche annexe c'étaient les piquets de réglage et de mise en forme des accotements et du POR (prolongement occasionnellement roulable) sur un marécage en bout de piste, et bien entendu du parking et de quelques travaux pour la commune.



Traditions respectées : seul le théodolite est protégé des effets du soleil.

Les terrassements et les assainissements

Les terrassements consistaient surtout en la réalisation du remblai sous le béton et les accotements, du remblai d'un marécage en bout de piste pour faire un prolongement de sécurité et d'un remblai pour la commune en vue de la construction d'une école.

En dehors des fossés, le gros travail d'assainissement a été la pose d'une buse d'équilibre sous le remblai du POR. Elle a été faite avec des buses ARMCO d'un bon mètre de diamètre. Je ne suis pas sûr que cela ait été fait selon les prescriptions du fournisseur, mais aux dernières nouvelles elle fonctionne toujours.



La niveleuse Caterpillar s'est embourbée : Un câble et le bulldozer, et c'est reparti.



Terrassement pour le POR de la piste



Chargement de remblai sélectionné à la carrière. Ces trois camions benne se révéleront increvables

L'approvisionnement en gravier roulé de l'OYAPOCK

Tout le gravier pour le béton de la piste a été sorti seau par seau, sur des bancs de gravier affleurant ou apparaissant à marée basse dans l'Oyapock. Ce travail a été fait par des équipes de Brésiliens. Dans l'eau, parfois jusqu'à la taille ils raclaient le gravier avec des seaux percés de trous, laissaient essorer, puis vidaient dans leur pirogue, soit d'un demi à deux m³ à chaque fois.

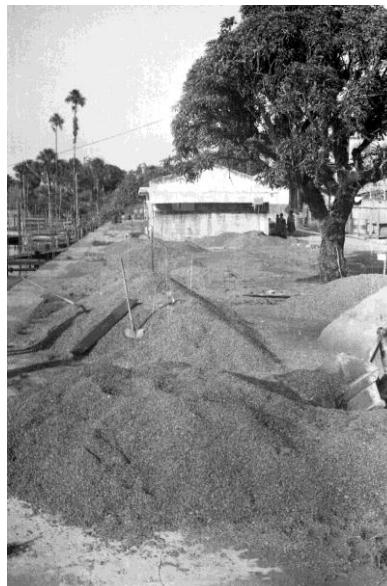
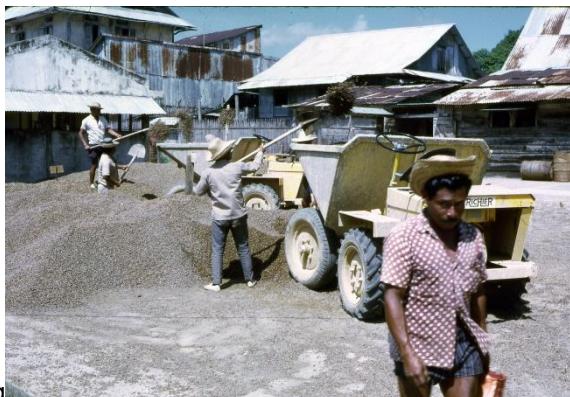
Puis à la rame ils venaient souvent de très loin à Saint-Georges ou nous avions mis en place des brouettes et réservé une partie du quai pour stocker le gravier. Au seau, à nouveau, le gravier était versé dans les brouettes, puis mis en tas sur le quai. Chaque groupe avait son tas avec son nom marqué dessus.

Quand un tas était suffisamment gros, il était chargé à la pelle Yumbo sur un de nos camions, pour le cuber, puis transporté à l'aire de fabrication de béton.

De temps en temps cela se faisait avec un dumper à béton d'un m³. Dans ce cas c'était le fournisseur qui le chargeait à la main.

Chaque fournisseur était payé sur la caisse du chantier, à un prix fixé au m³, au fur et à mesure des enlèvements du quai. Aucun litige n'a jamais eu lieu.





L'approvisionnement en ciment

Il s'est fait essentiellement par le LCM du SMA qui chargeait à Stoupan. Nos camions reculaient dans la calle à partir d'un beach sommairement aménagé. Il fallait intelligemment utiliser les marées. Le Sergent-chef LEROUX gérait cela à merveille.





Un voyage 48 tonnes a été fait par un EDIC. Le déchargement s'est fait à la main, par une chaîne de 16 ouvriers. Le Commandant était inquiet à l'idée de faire monter des camions dans sa calle.





Une plate avec un remorqueur a fait un voyage de 104 tonnes et le déchargement a été fait au camion benne qui reculait sur la plate.





Le stockage du béton se faisait sous des abris très rustiques près des bétonnières. Des dispositions ont été prises pour que le ciment le plus ancien soit utilisé en premier. Les sacs étaient couverts de films polyane pour les protéger au maximum de l'humidité et des pluies.





La fabrication du béton

Deux bétonnières à skip avaient été positionnées avec des rails pour alimenter le ciment et des brouettes pour remplir le skip avec le sable et le gravier. Le dosage se faisait par le comptage des brouettes. L'eau de gâchage était introduite dans le malaxeur avec des seaux, l'eau étant stockée dans des fûts alimentés par le camion-citerne. Les images parlent d'elles-mêmes.









Fin de poste

La mise en œuvre du béton :

Le transport se fait par des dumpers 1 m³ entre les bétonnières et le point de mise en œuvre



Les rails de coffrage sont déplacés au fur et à mesure



Mise en œuvre au pervibrateur, à l'huile de coude, et à la règle vibrante





Le béton était ensuite protégé du soleil par des feuilles de palmiers coupés dans la forêt par les Indiens



Construction du parking :

Avec le logo du SMA sous la supervision du Sergent PIGNOL



Construction du terrain de basket pour la commune :



Et pour finir, l'inauguration

Cela se passait le 28 novembre 1972



Un premier arrvage de personalités en bimoteur, puis le Nord-Atlas des Antilles fait un passage de reconnaissance de la piste.



Puis il se pose et roule vers parking



ou il est attendu par la délégation locale



Tout le monde revient vers la plaque à découvrir, et que l'équipage du Nord Atlas viendra voir plus tard avec les journalistes de l'ORTF.

Il y a peut-être encore le reportage dans les archives de l'ORTF à Cayenne. L'événement était passé au Journal Télévisé et l'INRA garde à peu près tout.

Puis place aux discours :



De gauche à droite, un responsable de la commune, le Major Leite, le Maire de Saint-Georges de l'Oyapock, le secrétaire général de la Préfecture, le Colonel Boussari, Commandant militaire de Guyane, le Colonel Coupez, Commandant le troisième bataillon du SMA, un journaliste Guyanais, bien connu, de l'ORTF.

Après une carrière dans les travaux publics, ce que je retiens le plus de ce chantier, c'est l'aspect sécurité. Ce chantier s'est fait sans aucun accident à déplorer, avec une absence d'une armada de normes et réglementations diverses. Aujourd'hui on aurait équipé au minimum avec des chaussures ou des bottes de sécurité, des gants, voire des casques de chantier, et des gilets de sauvetage à chaque voyage en pirogue sur l'Oyapock.

Aucun cours sur la sécurité n'a été fait, mais c'est chaque fois le bon sens et l'exemple qui ont prévalu.

J'ai retrouvé le même état d'esprit sur mes chantiers en Afrique et en Asie, ou en trente ans, je n'ai eu qu'un mort à déplorer, un conducteur de pelle écrasé par un éboulement totalement imprévisible de plusieurs milliers de tonnes de rochers. Mais cela est une autre histoire.

En attendant, faisons la fête et enterrons les cadavres des bouteilles consommées pendant ce chantier



En tête le S/C Boutry. Premier rang : S/Lt Schmitt, Major Leite, Adjudant Robert, S/C Cler
Derrière : le Sergent Pignol (Guyanais, et homme clé pour les bétons), S/C Gegardin (gendarme),
Le capitaine Kree, xxxx, Mme Boudry.



Pas de noms : les participants ont demandé l'anonymat