



Crédit : Tanguy Maury, octobre 2020, CNRS.

---

# Les mobilités à la frontière franco-brésilienne

## Perspectives amont-aval sur le fleuve Oyapock

---

*Mémoire de Master 1 Géographie, Aménagement, Environnement et Développement*

*Mention Gestion Territoriale du Développement Durable*

*Année 2020/2021*

*Tuteur de stage : Matthieu Noucher - UMR 5319 PASSAGES / CNRS*

*Tuteur pédagogique : Xavier Amelot - Université Bordeaux Montaigne*

*Responsable pédagogique : Sandrine Vaucelle - Université Bordeaux Montaigne*

# Remerciements

J'aimerais tout d'abord remercier Monsieur Noucher de m'avoir, grâce à cette étude, permis de découvrir le monde de la recherche, avec ses richesses mais aussi ses difficultés. Je le remercie aussi pour son encadrement et sa confiance tout au long de ce stage. Je tiens également à remercier mon tuteur pédagogique, Monsieur Amelot, pour sa patience et ses explications dans l'exercice complexe qu'est la photo-interprétation.

Merci au Labex DRIIHM, grâce à qui ce projet est possible, mais aussi Madame Lerigoleur, pour ses conseils dans le développement du prototype d'infrastructure de données.

Je tiens à remercier très sincèrement Monsieur Davy, directeur de l'OHM Oyapock, pour son accueil à mon arrivée à Cayenne, sa sympathie et les discussions enrichissantes que nous avons eues.

Merci aussi aux chercheurs, ingénieurs et stagiaires de l'UMR PASSAGES et de l'UMR LEEISA, que j'ai pu côtoyer au bureau ou sur le terrain.

Je remercie toutes les personnes avec lesquelles j'ai pu m'entretenir lors de cette étude, pour le temps qu'elles m'ont consacré afin de répondre à mes questions.

Merci à Sébastien, Aurélie et Émile, pour leur accueil et pour m'avoir fait découvrir la culture guyanaise. La jeune gueule, le boudin créole et le carbet bâche sont des souvenirs bien gravés.

J'aimerais remercier de tout cœur ma famille, pour m'avoir soutenu lors de mon séjour et lors de la rédaction de ce mémoire.

Enfin, j'aimerais remercier particulièrement Marion, pour m'avoir poussé à sortir de ma zone de confort, que ce soit dans ma réorientation professionnelle par la reprise de mes études, que par la réalisation de ce terrain à 7000 km de notre nouveau chez nous.

# Préambule

Chaque année, l'Observatoire Hommes-Milieus (OHM) Oyapock, structure du Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS), adossé au laboratoire LEEISA (Université de Guyane-CNRS-Ifremer) et financé par le Labex DRIIHM, réalise un appel à projets couvrant ses différents domaines de recherche scientifique.

Le projet GéOyapock est lauréat de l'appel à projets de 2019. Ce projet, d'une durée de deux ans, devait démarrer le premier semestre 2020. Néanmoins, dû à la crise sanitaire, GéOyapock a été repoussé d'un an. Ce projet a pour ambition d'assurer l'observation et l'analyse diachronique des mobilités transfrontalières sur l'hydro-système Oyapock. Les objectifs du projet sont triples :

- 1) Administrer une enquête en 2021, dans la continuité de celles menées en 2015/2017/2019, afin de mieux comprendre l'évolution des dynamiques de mobilité sur ce territoire ;
- 2) Engager un changement d'échelle dans l'analyse des mobilités en étudiant les déplacements Est-Ouest (d'une rive à l'autre) mais aussi les déplacements Nord-Sud (amont/aval) pour porter un regard plus global sur les trajectoires de mobilité ;
- 3) Développer un prototype d'infrastructure de données qui permet d'une part, de concevoir et d'implémenter une base de données et une interface de saisie des enquêtes et d'autre part, de construire une plateforme Internet de diffusion et de valorisation des résultats (rapports, publications, données, visualisations).

Tout en développant une réflexion théorique sur les trajectoires de mobilité à l'échelle de l'hydro-système, ce projet s'inscrit dans la continuité des travaux conduits par l'OHM Oyapock et la DEAL Guyane sur les flux de pirogues. Il est pensé en pleine adéquation avec le projet ANR SO-DRIIHM<sup>1</sup> qui, conduit en parallèle (2021/2022), vise à promouvoir les sciences ouvertes au sein du réseau des OHM. Le prototype d'infrastructure de données pourrait servir de cas pilote en s'appuyant sur une architecture interopérable favorisant la diffusion des résultats.

---

<sup>1</sup> Ce projet porté par le Labex DRIIHM, réunit les laboratoires GEODE, ECCOREV, EVS, ESPACE, LETG, LASA-UFC, IRIT du CNRS, ainsi que l'entreprise privée Makina corpus. Le projet GéOyapock servira de cas d'étude à l'ANR SO-DRIIHM. Pour plus d'informations : <https://zenodo.org/record/3503385#.YLNN45MzbL8>.

Les enjeux de GéOyapock sont donc à la fois méthodologiques (développement d'une infrastructure interopérable de données de la recherche avec expérimentation de géo-visualisations innovantes des flux) et théoriques (analyse géographique et multi-échelle des mobilités transfrontalières).

Pour mon stage, prévu du 18 mars 2021 au 18 août 2021, je devais intervenir sur la partie théorique, par la préparation et la conduite d'une étude sur les mobilités transfrontalières et amont-aval sur le fleuve Oyapock. Néanmoins, comme pour l'année précédente, le COVID 19 a modifié les conditions du terrain d'étude, fermant les frontières entre la Guyane et le Brésil. Cet impact a donc poussé Damien Davy, directeur de l'OHM Oyapock, et Matthieu Noucher, porteur du projet GéOyapock, à adapter les objectifs de l'étude en fonction des possibilités de réalisation. Cette adaptation a directement influé sur mes missions de stage.

A mon arrivée en mars 2021 au sein de l'UMR PASSAGES, au vu des conditions sanitaires encore instables pour pouvoir assurer une mission sur le terrain, M. Noucher m'a donc fait intervenir sur trois « chantiers » différents :

- **Chantier « entretiens »** : La préparation de l'étude des mobilités amont-aval sur le fleuve Oyapock, la partie transfrontalière étant compromise par la fermeture de la frontière.
- **Chantier « photo-interprétation »** : La définition d'une méthodologie de photo-interprétation appliquée à l'occupation des sols de Saint-Georges de l'Oyapock pouvant, à terme, venir alimenter l'infrastructure de données et la visualisation des résultats.
- **Chantier « enquêtes »** : Le développement d'un prototype d'infrastructure de données qui permet de concevoir et d'implémenter une base de données et une interface de saisie des enquêtes.

Durant la réalisation de ces missions, j'ai donc été en relation à la fois avec l'équipe projet GéOyapock, le directeur de l'OHM-Oyapock, et enfin la porteuse du projet SO-DRIIHM (cf. Figure 1).

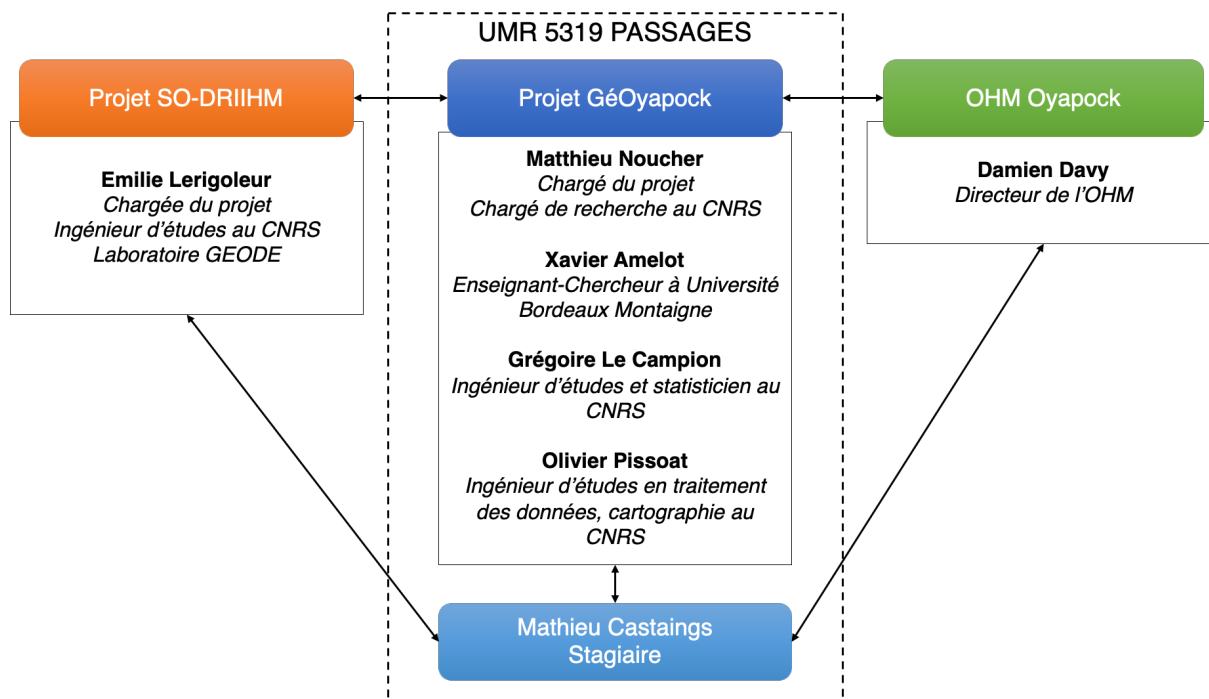


Figure 1 - Acteurs et relations lors de mon stage, entre mars et août 2021

C'est à partir de mai 2021 que la réalisation d'une mission sur le terrain en Guyane a pu être confirmée, permettant ainsi de déployer l'étude des mobilités amont-aval sur le fleuve Oyapock. Concernant les autres chantiers, ils ont tous les deux été prolongés dans le but d'être finalisés. Le chantier *enquête* représentait une charge de travail minimale, quant au chantier *photo-interprétation*, j'avais une forte motivation à le poursuivre et produire les premières représentations de l'occupation des sols de Saint-Georges de l'Oyapock. La figure 2 ci-après présente le planning des différents chantiers de mon stage :

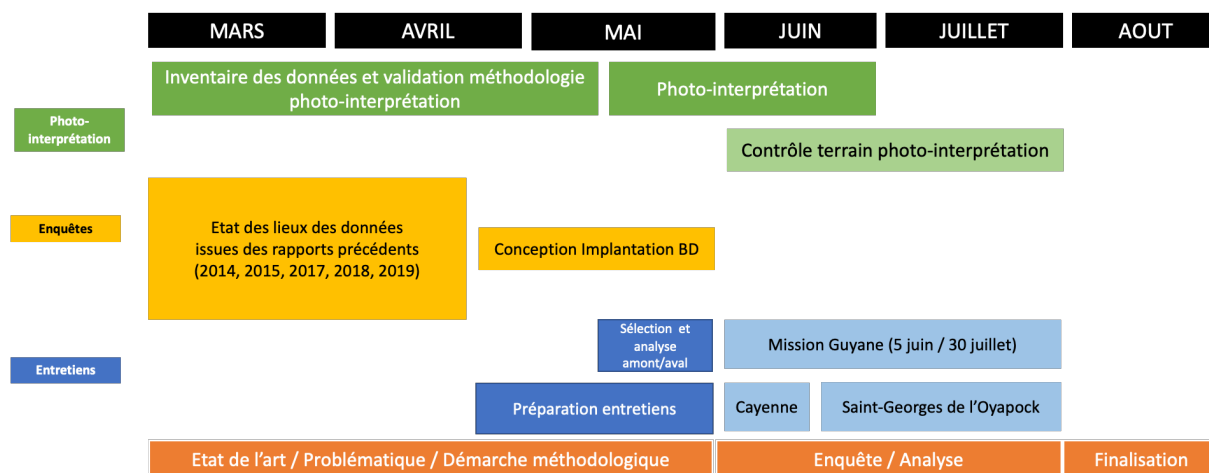


Figure 2 – Rétro-planning de mon stage au sien de l'UMR PASSAGES

# Sommaire

<b>Introduction</b>	<b>1</b>
<b>1. La Guyane : un territoire français à part entière</b>	<b>2</b>
<b>1.1. Particularité d'un territoire européen en Amérique du Sud</b>	<b>2</b>
<b>1.2. Un territoire façonné par les mobilités</b>	<b>3</b>
1.2.1. L'influence des mobilités sur l'identité démographique et culturelle	3
1.2.2. Une topographie favorisant les mobilités par l'eau	6
<b>1.3. L'est guyanais isolé</b>	<b>9</b>
1.3.1. Brève géohistoire du litige frontalier guyano-brésilien	9
1.3.2. Principales localités et démographie	12
1.3.3. Population et ethnicité locale	15
<b>1.4. Le pont de l'Oyapock : objet de mobilités internationales divisant le local</b>	<b>16</b>
1.4.1. Genèse	16
1.4.2. L'Observatoire Hommes-Milieus Oyapock	17
1.4.3. Jeu de perspectives pour les mobilités sur l'Oyapock	19
1.4.3.1. Notion et définitions de la frontière	19
1.4.3.2. Représentation de la frontière sur l'Oyapock	20
1.4.3.3. Un état de l'art focalisé sur les mobilités transfrontalières	21
<b>2. Étude des mobilités amont-aval : élaboration et résultats</b>	<b>24</b>
<b>2.1. Avant-propos</b>	<b>24</b>
<b>2.2. Méthodologie</b>	<b>24</b>
2.2.1. Préparation de l'enquête terrain	25
2.2.2. L'importance de l'observation	27
2.2.3. Personnes contactées et lieux d'observation	28
<b>2.3. La structuration des mobilités amont-aval sur l'Oyapock</b>	<b>30</b>
2.3.1. Les mobilités du privé : occasionnelles, spécifiques et locales	32
2.3.1.1. Les habitants : mobilités de besoins	32
2.3.1.2. L'entrepreneuriat par les mobilités	37
2.3.2. Des services publics dépendant du privé	40
2.3.2.1. Un système éducatif centralisé, impacté par des mobilités contraignantes	40
2.3.2.2. L'accès aux soins : des mobilités organisées pour palier à un territoire difficile d'accès	43
2.3.2.3. Autres services publics aux faibles mobilités	46

2.3.3. Les forces régaliennes : des moyens limités par rapport à un territoire démesuré et complexe à contrôler _____	49
<b>3. Réflexion transversale des mobilités sur l'Oyapock _____</b>	<b>52</b>
<b>3.1. Mobilités frontalières : entre illégalité et nécessité _____</b>	<b>52</b>
3.1.1. Oiapoque : ville centrale dans les mobilités des garimpeiros _____	52
3.1.2. Les garimpeiros ne sont pas des bandits _____	59
<b>3.2. La mutualisation des ressources dans les mobilités _____</b>	<b>60</b>
<b>3.3. Développer les mobilités : réelle solution pour l'est Guyanais ? _____</b>	<b>61</b>
<b>Conclusion _____</b>	<b>64</b>
<b>Bibliographie _____</b>	<b>66</b>
<b>Annexes _____</b>	<b>70</b>
<b>Résumé _____</b>	<b>77</b>

# Introduction

Le fleuve Oyapock, situé à l'est de la Guyane, délimite la frontière avec le Brésil. Bassin de biodiversité, près de la moitié de ce territoire renferme d'importantes aires protégées françaises et brésiliennes (Parc naturel régional de Guyane, Parc national amazonien de Guyane, Parque Nacional do Cabo Orange et Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque).

Cette zone a aussi la particularité d'avoir une population hétérogène. Composée majoritairement d'amérindiens, de brésiliens et de créoles, ses habitants ont historiquement évolué sur les deux rives, bien avant que la frontière franco-brésilienne ne soit définie au début des années 1900 sur l'Oyapock (Granger, 2011). Aujourd'hui encore, le fleuve est un lieu d'échanges, de zones de passages et de contacts entre les habitants des deux rives (Blancodini et Tabarly, 2010)

Le pont entre les communes de Saint-Georges de l'Oyapock et Oiapoque, dont la construction s'acheva en 2011, constitua l'événement modificateur qui justifia le déploiement d'un Observatoire Hommes-Milieus (OHM) sur cette zone. Entité intégrée au Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS), l'OHM Oyapock fut créé en 2012. Il a, depuis sa création, l'objectif d'observer la zone qui s'étend sur les deux rives du fleuve Oyapock.

Du point de vue des sciences humaines et sociales, notamment en géographie, les multiples études menées par l'OHM Oyapock prenaient jusqu'à présent le pont comme objet d'intérêt. Ainsi, les écrits portaient sur l'impact du pont sur l'environnement oyapockois, notamment sur les mobilités transfrontalières. Le présent mémoire vise à déconstruire cette vision focalisée du fleuve en tant que frontière, en y affirmant une vision de l'Oyapock comme bassin de vie, grâce à la réalisation d'une étude et la cartographie des mobilités amont-aval.

La première partie de ce rapport a pour objectif à la fois de comprendre comment les mobilités sont définies en Guyane, et plus précisément dans l'est guyanais ; mais aussi montrer pourquoi les mobilités sur le fleuve ne peuvent être regardées que d'un point de vue transfrontalier. La deuxième partie présentera la méthodologie employée pour réaliser l'étude des mobilités amont-aval sur l'Oyapock, et décrira les résultats obtenus suite à cette étude. Enfin, la dernière partie de ce rapport tend à mettre en perspective la vision des mobilités amont-aval sur le fleuve, en adoptant un regard transversal.



# **1. La Guyane : un territoire français à part entière**

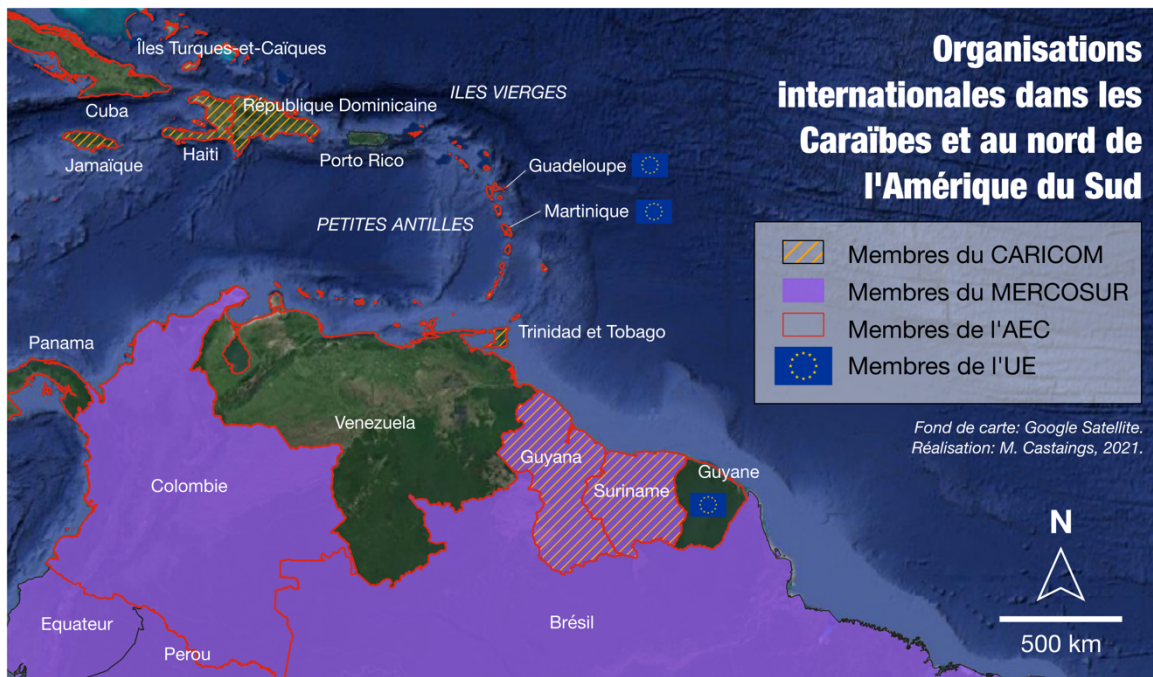
## **1.1. Particularité d'un territoire européen en Amérique du Sud**

Au nord de l'Amérique du Sud se situe l'une des plus anciennes zones géomorphologiques de la planète. « *Constituée dans la période précambrienne, précisément à l'ère Paléo-protérozoïque (entre 2,5 et 1,6 milliards d'années), au cours de laquelle apparurent les premiers organismes multicellulaires, ce vaste territoire d'approximativement 1,8 millions de km<sup>2</sup> offre aujourd'hui des caractéristiques géographiques exceptionnelles : de très hauts plateaux aux contours particulièrement abrupts, une riche biodiversité animale et végétale, des forêts tropicales denses et humides sur l'essentiel de sa surface* » (Gómez, 2016). Elle est aujourd'hui appelée « plateau des Guyanes » du fait des pays qu'elle traverse notamment le Guyana, le Suriname et la Guyane.

Son nom se justifie du fait que, contrairement à la Guyane qui est restée française, les pays du Guyana et du Suriname étaient respectivement d'anciennes colonies nommées la Guyane britannique et la Guyane néerlandaise. Chacune ont déclaré leurs indépendances durant le XX<sup>ème</sup> siècle (1966 et 1975) (de Vilhena Silva, 2017). C'est d'ailleurs cette différence de statut d'État qui a contribué à la marginalisation de la Guyane du fonctionnement régional (Granger, 2008). Intégrée à l'Union européenne du fait de son appartenance à la France, elle est restée aux yeux de ses voisins la propriété d'une puissance coloniale et donc non compatible avec leurs ambitions de développement. Bien que membre associé de l'Association des États de la Caraïbes (AEC), la Guyane est absente de deux organisations internationales majeures de la région : la Communauté caribéenne (CARICOM), organisation supranationale qui regroupe plusieurs États des Caraïbes et qui a pour objectif de renforcer les liens interétatiques en construisant un espace de libre-échange ; l'Union des Nations Sud-américaines (UNASUR), organisation intergouvernementale intégrant deux unions douanières d'Amérique du Sud qui sont le Marché commun du Sud (MERCOSUR) et la Communauté andine (CAN). A l'instar du CARICOM, l'UNASUR a pour objectif de construire et développer un espace régional intégré (Granger, 2008).

La Guyane se développe ainsi indépendamment de ses voisins, « *l'essentiel de ses échanges économiques se fait avec la France hexagonale, l'Union européenne et les Antilles françaises* » (*idem*, 2008 : 2). Ce fonctionnement conduit aujourd'hui la Guyane à être l'un des territoires les plus riches d'Amérique du Sud et a créé une telle différence avec ses pays voisins, que ses coûts, prix et salaires sont quatre à dix fois supérieurs à ceux du Brésil et du Suriname.

La Guyane a donc la particularité d'être un territoire aux multiples échelles. En effet, « elle connaît une étrange situation juridico-politique : tout en étant géographiquement en Amérique du Sud, elle est considérée historiquement et culturellement comme plutôt caraïbe, alors qu'elle est en même temps un département et une région de la République française, et donc de l'Union européenne » (Granger, 2008 : 1).



Carte 1 - Organisations internationales dans les Caraïbes et au nord de l'Amérique du Sud

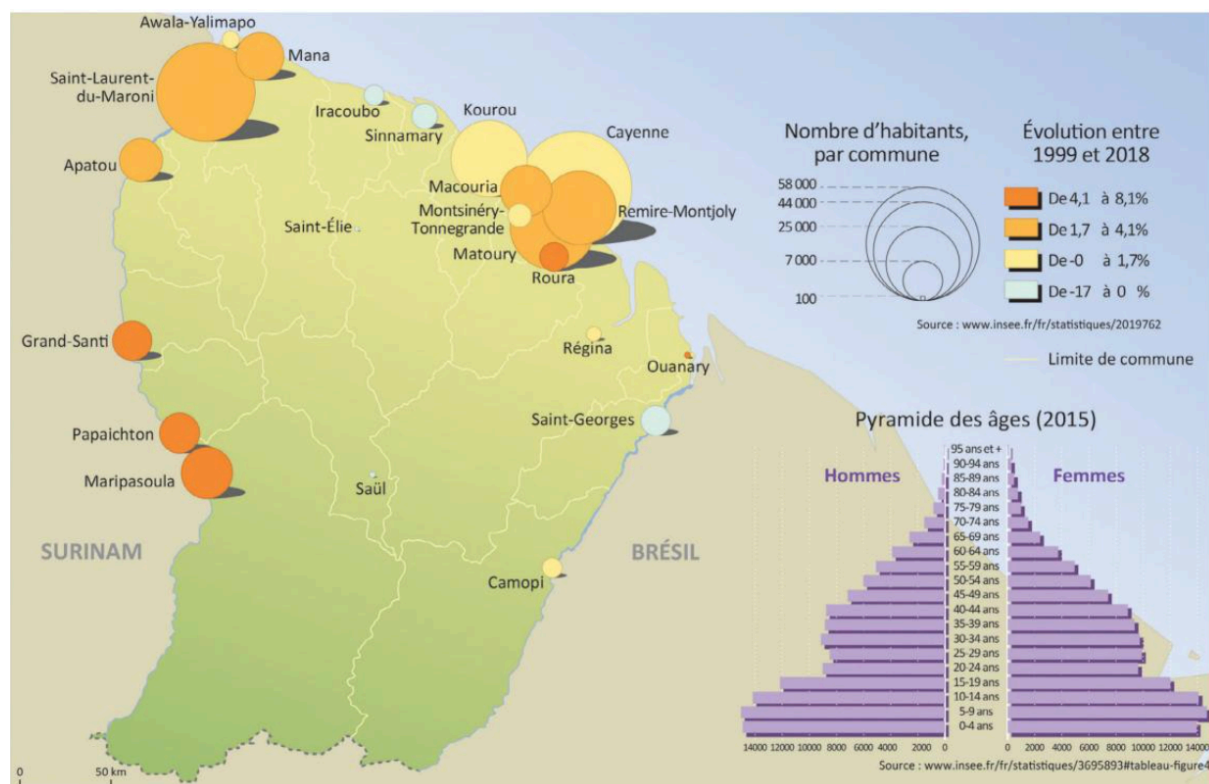
## 1.2. Un territoire façonné par les mobilités

### 1.2.1. L'influence des mobilités sur l'identité démographique et culturelle

La Guyane est l'un des 13 territoires français d'outre-mer. Il est néanmoins le seul à partager des frontières terrestres, avec le Brésil au sud et à l'est, et le Suriname à l'ouest. Initialement terre des peuples amérindiens, elle devient à l'installation des colons au XVII<sup>ème</sup> siècle une colonie esclavagiste. Après la révolution française, l'esclavage étant aboli en 1848, elle évolue en colonie pénale où le bagne est instauré. Elle accède durablement au statut de département français après la Seconde Guerre mondiale en 1946, quand le Général de Gaulle, alors devenu président, y voit l'intérêt stratégique d'installer le Centre spatial guyanais (CSG) en 1965, suite à la fermeture de la base spatiale algérienne. C'est à partir de cette période que la Guyane connaît un bond démographique. En un peu plus d'un demi-siècle, le nombre d'habitants est multiplié pratiquement par huit, passant de 33 295 (1961) à 262 381 (INSEE, 2018). Malgré cette forte croissance démographique, la Guyane reste l'une des

régions les moins peuplées de France tout en étant l'une des plus grandes<sup>2</sup> (Noucher et Polidori 2020).

La dynamique démographique des villes de Guyane est très hétérogène. On retrouve au nord et au nord-ouest les villes les plus peuplées, comme la capitale Cayenne, la ville de Kourou, ou Saint-Laurent du Maroni, dont la croissance de la population est comprise entre 0 et +4,1 %. La seule exception étant la ville de Roura, présentant une petite population qui croît à un plus fort taux que ses voisines (> +4,1 %). Au sud-ouest, trois villes à faible population mais à fort taux de croissance démographique se distinguent : Grand-Santi, Papaïchton et Maripasoula. Enfin, à l'est, très peu de villes dépassent les 500 habitants, mis à part Saint-Georges, dont la population est d'environ 4000 habitants, selon le recensement INSEE de 2018.



Carte 2 – Population de la Guyane en 2018  
(Fond de carte adapté de Ph. Rekacewicz, carte réalisée par O. Pissoat, Atlas critique de la Guyane, 2020, p. 13)

La démographie guyanaise est aussi caractérisée par sa pluriethnicité. En effet, en plus des différents statuts qu'a connu la Guyane, sa proximité avec des pays moins développés comme le Suriname ou le Brésil ont influencé et influencent encore de façon singulière la

<sup>2</sup> Avec 84000 km<sup>2</sup>, la Guyane a une superficie comparable à la Nouvelle Aquitaine.

dynamique migratoire de la collectivité. Les peuples autochtones présents sur le territoire avant l'arrivée des colons, les différentes relances volontaires de la France pour le développement économique de la Guyane, ainsi que les dynamiques migratoires non planifiées des pays limitrophes caribéens ont favorisé l'enrichissement ethnique de la population (Mam Lam Fouck, 2020).

Il est possible aujourd'hui, de rencontrer entre autres des surinamais, des haïtiens, des brésiliens, des guyaniens (personnes venant du Guyana), des chinois, des dominicains ou encore des péruviens (Cambrézy, 2015). On y retrouve aussi les différentes communautés amérindiennes dispersées sur le territoire guyanais : les Kali'na et Lokono (ou Arawak), principalement situés sur le littoral ; les Palikur, situés à l'est ; les Teko, les Wayãpi et les Wayana, dispersés entre le sud-est et le sud-ouest de la Guyane (Valton, 1998).

Tant de nationalités et communautés différentes ont permis à une majorité de la population d'être aujourd'hui plurilingue. Une enquête menée en 2017 auprès d'une trentaine d'écoles élémentaires montre que « à l'âge de 10 ans, 93% des élèves interrogés déclarent parler au moins 2 langues, 41 % au moins 3 langues et 11% au moins 4 langues. La Guyane est donc non seulement un territoire multilingue mais sa population est également largement plurilingue et les enfants ont, très jeunes, des répertoires plurilingues qui ne font que s'accroître au cours de leur vie » (Léglise, 2017). Aujourd'hui, plus de vingt langues sont parlées en Guyane. La carte ci-après, montre la répartition des langues parlées à travers le territoire.

### Les langues guyanaises



Conception : R. Cruse, F. Taglioni, C. Suss - Réalisation : C. Suss

Carte 3 - Un territoire polyglotte (Atlas critique de la Guyane, 2020, p. 27)

### 1.2.2. Une topographie favorisant les mobilités par l'eau

La Guyane détient à elle seule 80% des mangroves françaises et européennes (Gardel et Davy, 2020). Elle est aussi connue pour sa biodiversité terrestre et sa forêt amazonienne recouvrant plus de 96% de la superficie du territoire<sup>3</sup>. Cette forêt de plus de 7,5 millions de km<sup>2</sup> de superficie, véritable « *stock de carbone en pieds et sanctuaire de biodiversité* » (« François-Michel Le Tourneau - La Guyane, terre de chercheurs d'or clandestins - 28 Minutes » 2020), s'étend sur la majorité des pays d'Amérique du sud. La forêt amazonienne connaît depuis plus d'une vingtaine d'années une régression importante de sa surface dû à l'activité anthropique. Cette déforestation, plus importante au Brésil que dans tous les autres pays dans lesquels la forêt amazonienne est présente, a pour but d'étendre les surfaces agricoles exploitables, ainsi que les exploitations minières (Dagicour, 2020).

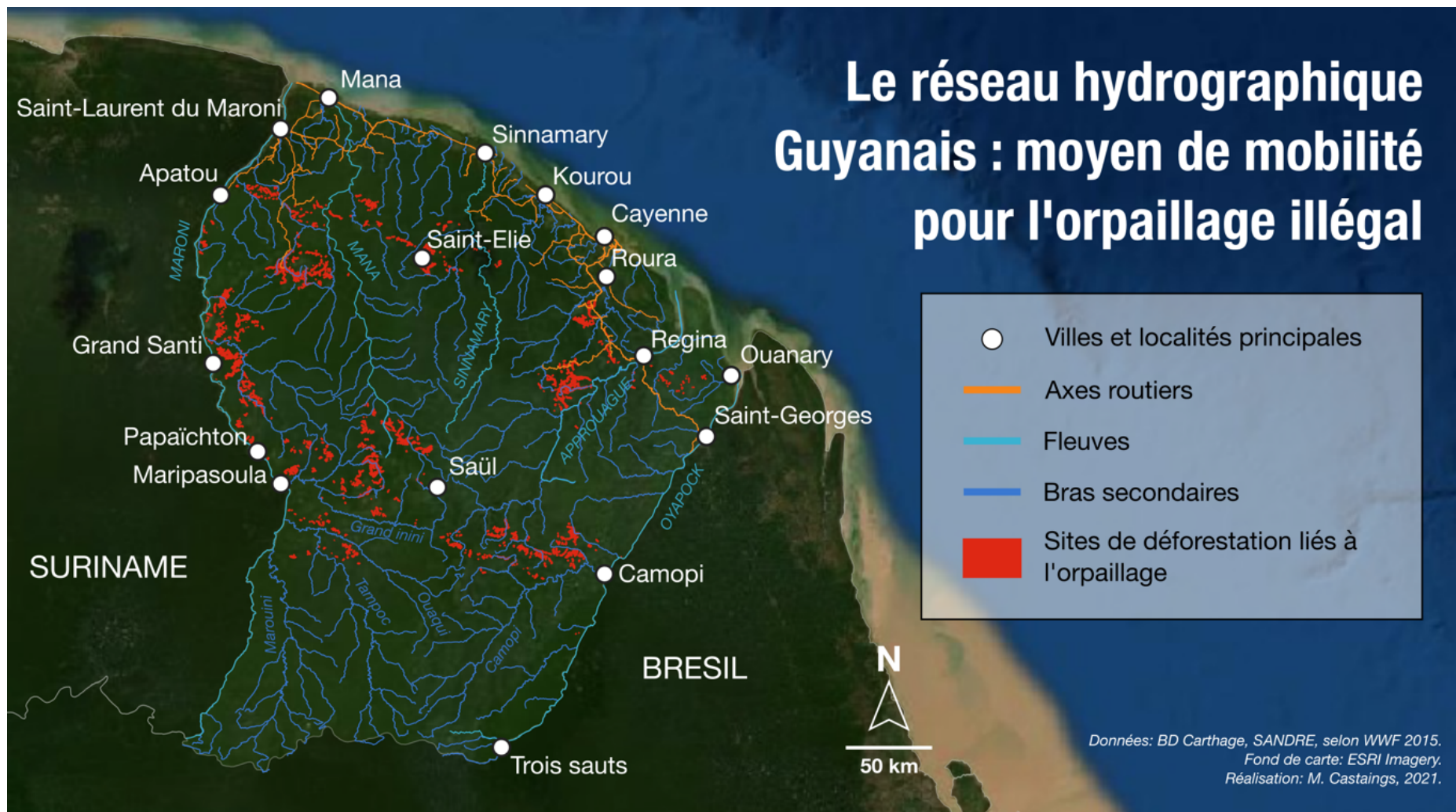
Bien que minime par rapport à son voisin le Brésil, la Guyane fait aussi face à de la déforestation, dont l'une des principales causes est l'orpaillage. Cette activité, basée sur l'exploitation des terres pour en extraire l'or qu'elles contiennent, connaît un essor considérable depuis les années 2000 du fait de l'augmentation conséquente du cours de l'or. Bien que l'exploitation aurifère contribue au développement économique de la région en termes de revenus et de création d'emplois, elle a également des impacts négatifs sur l'écosystème. La régénération des forêts après l'exploitation minière est lente et qualitativement inférieure à la régénération suivant d'autres utilisations des terres (Rahm et al., 2017). Bien plus impactant encore, « *l'orpaillage favorise indirectement la mobilisation du mercure naturellement présent dans les sols et met aussi en circulation le mercure qui sert à amalgamer l'or; d'importantes dégradations s'exercent ainsi dans la forêt à l'abri des regards. Ces atteintes environnementales sont nombreuses (contaminations mercurielles, érosions, rejets d'hydrocarbures, décharges sauvages, etc.) et leurs effets sur la santé des populations sont importants* » (Moulet, Saffache et Transler, 2006 : 1). On distingue notamment deux types d'orpaillage : le légal et l'illégal. Le premier est réglementé et contrôlé par l'État. Le deuxième, clandestin, présente des pratiques plus nuisibles pour l'homme et son environnement.

Pour son développement, l'orpaillage illégal peut compter sur l'un des plus grand système hydrographique au monde : le bassin amazonien qui concentre également 20 % des réserves d'eau douce (Dagicour, 2020). Les orpailleurs font partie intégrante des mobilités

---

<sup>3</sup> <http://www1.onf.fr/guyane/@@index.html>

transfrontalières, sans pouvoir être officiellement comptabilisés. Ils utilisent les différents cours d'eau afin de ramener les provisions en carburant et matériel pour leurs activités, achetées au niveau des petites localités sur les rives du Maroni côté ouest guyanais, ou sur les rives de l'Oyapock côté est (Cornou, 2018).



Carte 4 - L'orpaillage illégal en Guyane et dépendance étroite avec les cours d'eau

### **1.3. L'est guyanais isolé**

#### *1.3.1. Brève géohistoire du litige frontalier guyano-brésilien*

C'est à l'issue d'une prise de position coloniale de l'Espagne pour les pays du Mexique et du Pérou, ainsi que celle du Portugal pour le Brésil, que les terres situées sur le plateau des Guyanes sont distribuées au XVII<sup>ème</sup> siècle par le pape Alexandre VI, aux autres puissances coloniales mondiales, à savoir les Pays-Bas, la Grande-Bretagne et la France. Ainsi sont nées les colonies de la Guyane néerlandaise, britannique et française (Granger, 2011).

Contrairement au Portugal qui multiplie les explorations à travers le territoire plus tard baptisé Brésil, la France, elle, se désintéresse rapidement de la Guyane, qu'elle juge trop lointaine et peu rentable. Elle rédige donc le traité d'Utrecht le 11 avril 1713, dont l'article 8, très imprécis, indique que la France renonce aux « terres du Cap Nord situées entre la rivière des Amazones et celle du Japoc appelée aussi rivière de Vincent-Pinzon ». La représentation cartographique approximative du territoire, où les fleuves et rivières n'ont pas constamment les mêmes noms, provoque un conflit entre le Portugal et la France de plus de deux cent ans afin de déterminer la frontière exacte. En effet, « *la localisation approximative et la dénomination changeante de la rivière Japoc / Vincent-Pinzon posent le problème de l'identification réelle et formelle de ce cours d'eau marquant la frontière. Ainsi, les incidents entre les deux pays se multiplient. Les Portugais considèrent que la rivière Japoc est aussi l'Oyapock, sous prétexte de l'homonymie phonique entre les deux noms. Les Français, quant à eux, identifient l'Araguari, non loin du Cap Nord, comme étant la rivière appelée Vincent-Pinzon* » (Blancodini, 2010).

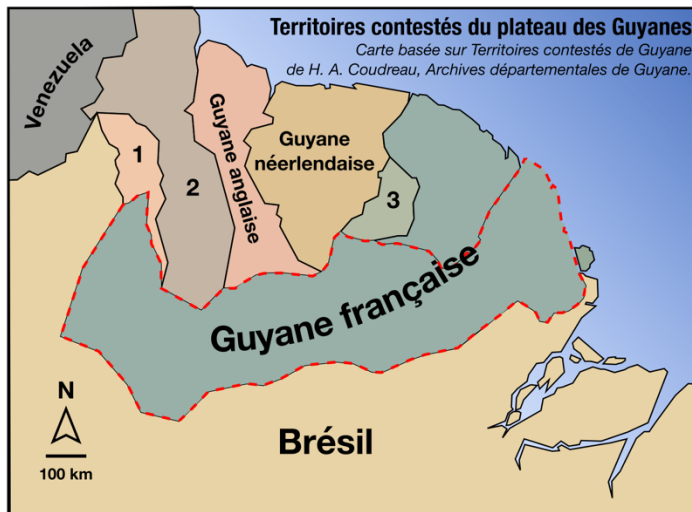
Par la suite, plusieurs faits marquants amènent la frontière à bouger. En 1802, elle est décrétée par Napoléon Bonaparte sur l'Araguari, dans le but d'apaiser les tensions entre les colonies et de mettre un terme au litige. Après une reprise de la Guyane en 1817 par l'armée française aux Portugais, occupant le territoire depuis 1809, la frontière est fixée temporairement sur l'Oyapock, sa délimitation définitive devant survenir rapidement. Le Brésil, une fois son indépendance prise en 1822, relance les négociations. Celles-ci s'éternisent, même après une tentative de Napoléon III de délimiter une nouvelle frontière sur le fleuve Carsevenne (aujourd'hui Rio Calçoene), à mi-chemin entre l'Oyapock et l'Araguari (*idem*, 2010).

Néanmoins, à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, la découverte des ressources aurifères entre les délimitations frontalières guyanaises et l'Amazone relance les intérêts pour la région, qui



redevient une source de contestations frontalières. Des conflits sanglants éclatent entre 1894 et 1895, jusqu'à l'enlèvement du représentant de la France à Mapá (aujourd'hui Amapá). Le gouverneur de Guyane envoie alors des troupes pour sa récupération. Cet événement, où six français et soixante brésiliens perdent la vie, pousse les deux États à chercher un compromis définitif (*idem*, 2010).

C'est à Berne, entre 1899 et 1900, qu'a lieu l'arbitrage qui délimite la frontière entre la Guyane française et le Brésil d'aujourd'hui. Le cartographe Vidal de la Blache, mal préparé et ne connaissant pas le terrain, dû argumenter de la légitimité de la France à revendiquer le territoire jusqu'à l'Araguari, face au Baron de Rio Branco, un diplomate brésilien qui venu défendre les positions du Brésil, appuyé de deux mémoires en neufs volumes rédigés directement en français et deux atlas contenant 150 cartes antérieures ou contemporaines au traité. C'est avec une argumentation robuste de la part du diplomate, que le Conseil fédéral suisse juge officiellement la frontière entre le Brésil et la France sur le fleuve Oyapock (Granger, 2011).

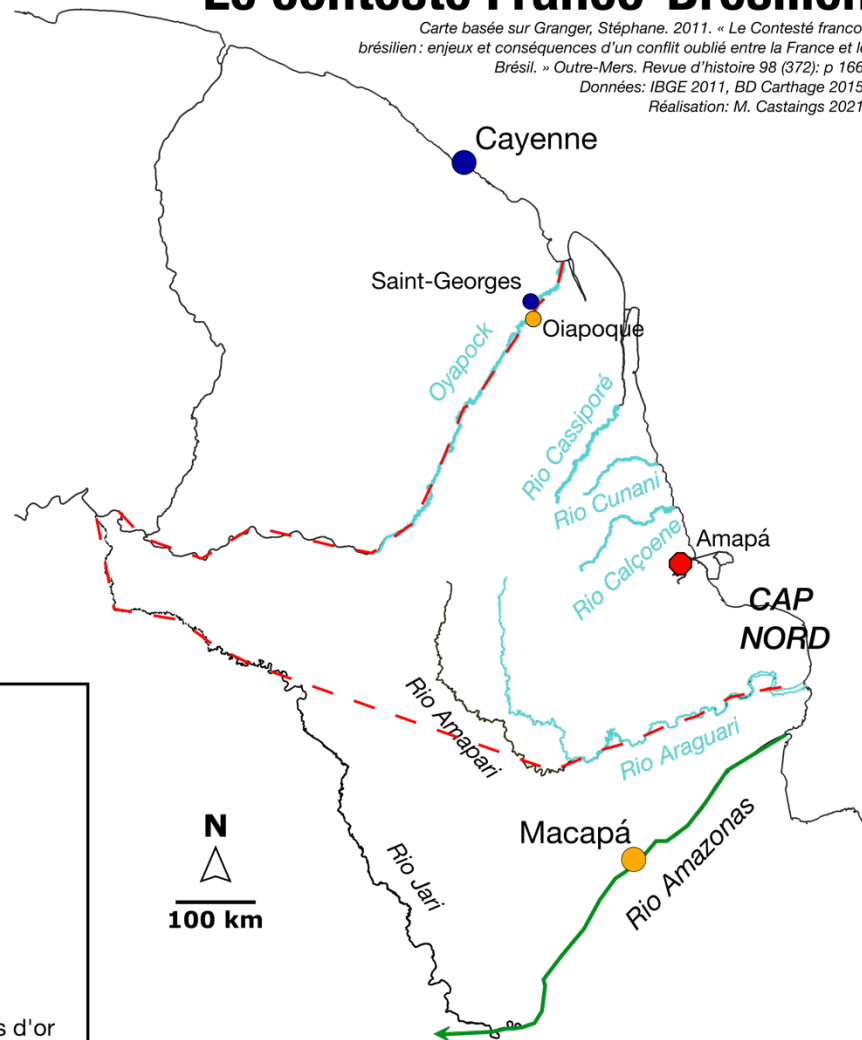


- 1: Territoire contesté entre l'Angleterre et le Brésil
- 2: Territoire contesté entre l'Angleterre et le Venezuela
- 3: Territoire contesté entre la France et les Pays-Bas
- Territoire contesté par le Brésil

- Ville principale française
- Ville frontalière française
- Ville principale brésilienne
- Ville frontalière brésilienne
- Affrontement sanglant Franco-Brésilien de 1895
- Fleuves ayant matérialisé la frontière
- - Limite officielle du territoire contesté
- ← Délimitation du territoire avec un enjeu majeur: les réserves d'or

## Le contesté Franco-Brésilien

Carte basée sur Granger, Stéphane. 2011. « Le Contesté franco-brésilien : enjeux et conséquences d'un conflit oublié entre la France et le Brésil. » Outre-Mers. Revue d'histoire 98 (372): p 166. Données: IBGE 2011, BD Carthage 2015. Réalisation: M. Castaings 2021.



Carte 5 - Le contesté Franco-Brésilien

### 1.3.2. Principales localités et démographie

Aujourd'hui, le fleuve sépare d'un côté, la Communauté de Communes de l'Est Guyanais (CCEG), dont la population n'excède pas 6 900 habitants, et de l'autre, la commune ou *municípios* d'Oiapoque avec 27 906 habitants (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística 2020), qui présente l'une des richesses économiques les plus basses des états du pays.

Concernant la CCEG, quatre municipalités regroupent les populations estimées lors des derniers recensements de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) : Ouanary, Régina, Saint-Georges et Camopi. Saint-Georges de l'Oyapock, ville « jumelle » d'Oiapoque sur l'autre rive, est la municipalité la plus peuplée avec plus de 58,9 % de la population de la CCEG (4188 habitants au 1<sup>er</sup> janvier 2018).

Cette concentration de population à Saint-Georges se justifie par ses évolutions démographiques et urbaines coïncidant avec trois événements de construction qu'a connu la région : la construction de la route BR156 au Brésil en 1975, puis en 2003 de la RN2 en Guyane et enfin du pont transfrontalier sur l'Oyapock, construit à partir de 2007 jusqu'à 2011 et dont l'ouverture est rendue officielle en 2017. Ces événements ont eu des influences directes sur la ville frontalière Oiapoque (Fozzani et Davy, 2019).

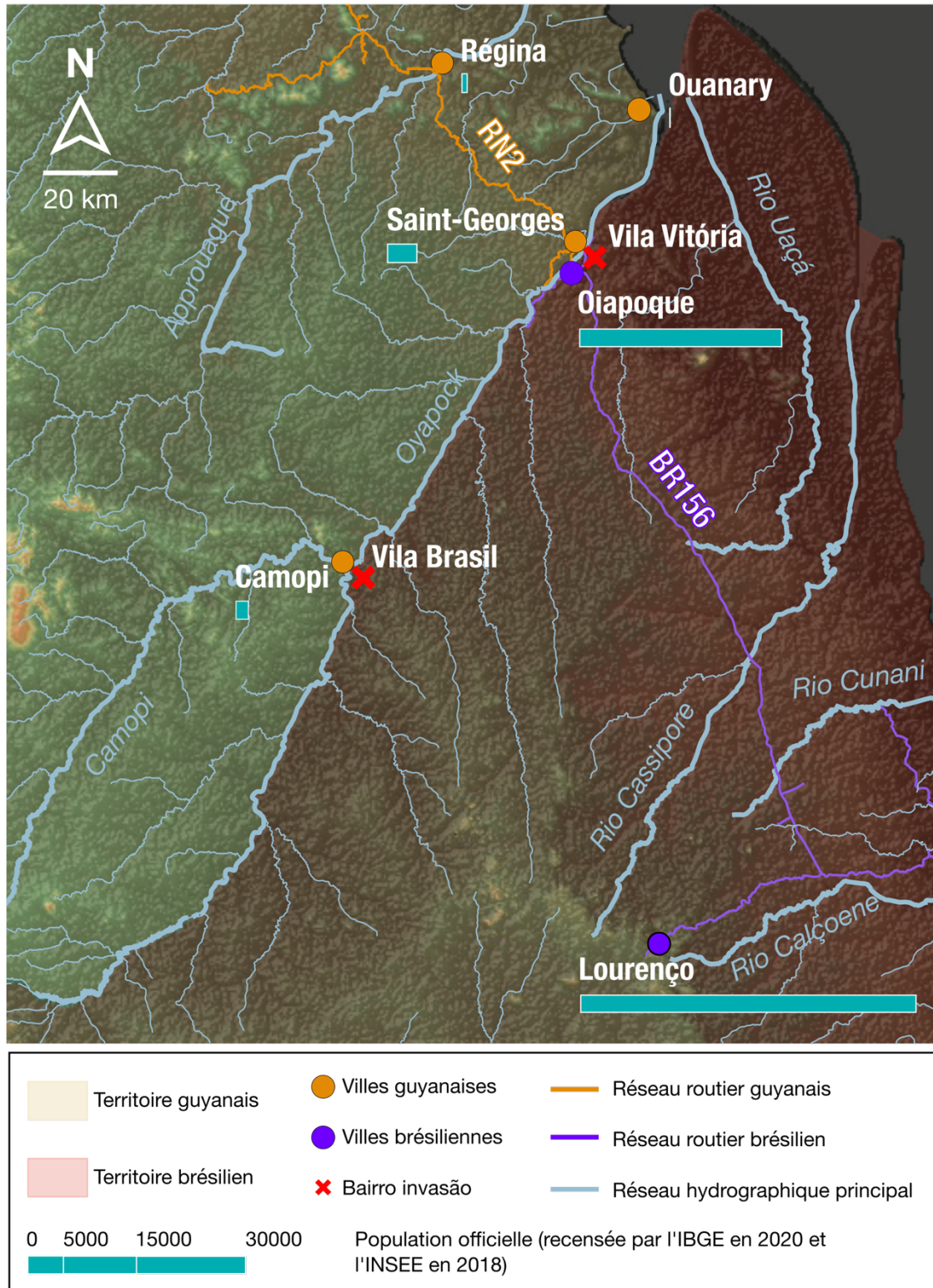
Dans un premier temps, les deux villes connaissent une croissance démographique similaire entre 1950 et 1975. Puis, seulement Oiapoque voit sa croissance s'accélérer -multipliée par 5,3 en 40 ans, contre 3,7 du côté français-, influencée par l'ouverture de la route fédérale BR156. Entre 2011 et 2017, cette croissance repart à la hausse, affichant ainsi une augmentation de la population de 30% et creusant ainsi un peu plus l'écart avec celle de la commune française, n'augmentant que de 5% sur cette même période. Du point de vue de l'urbanisation, les croissances sont similaires de part et d'autre de l'Oyapock, entre 1950 et 2000. Néanmoins, à partir de 2000, c'est encore une fois majoritairement la rive brésilienne qui connaît une croissance urbaine importante, tandis que celle de Saint-Georges de l'Oyapock stagne. Le désenclavement de cette zone frontalière par des routes puis par un pont impacte directement le socio-écosystème par la fragmentation des paysages, mais de manière bien plus conséquente sur la rive brésilienne que la rive française (*idem*, 2019).

Cette fragmentation est notamment illustrée par la création d'une localité, au nord d'Oiapoque, nommée Vila Vitória. En 2005, à l'issue d'une vaste opération de contrôle de la

Police Aux Frontières (PAF), les brésiliens résidents sans autorisation dans le quartier de la Savane à Saint-Georges se sont vus expulser. Ceux-ci se sont donc installés de manière informelle, sur un terrain de la rive d'en face (Schneider, 2020). Ce « *bairro invasão* » comme appelé au Brésil, définit comme étant « *un quartier informel établi sans autorisation, inexistant aux yeux des autorités* » (Letniowska-Swiat 2012), connaît depuis sa création une croissance importante, autant d'un point de vue démographique qu'urbain. « *Encore inexistante en 2004, {Vila Vitória} compte aujourd'hui autant d'habitants que Saint-Georges soit environ 4000 personnes* » (Schneider, 2020).

Vila Brasil, localité située sur le haut Oyapock, en face de Camopi, est comparable à Vila Vitoria. Cette structuration bipolaire de l'espace, de part et d'autre des deux rives de l'Oyapock (St-Georges / Vila Vitoria ; Camopi / Vila Brasil), est typique de l'effet-frontière et de la différence de niveau de vie entre la Guyane et le Brésil. La création de Vila Brasil sur les rives brésiliennes de l'Oyapock est encore floue. Elle serait estimée entre les années 1930 et 1960, où y était installé alors un poste de l'armée pour la protection des populations indigènes (Soares, 2013 : p. 91). Par la suite, la localité a connu des va-et-vient de familles, sans véritable bond démographique ou économique conséquent. Durant les années 1980, la hausse du cours de l'or entraîne une reprise de l'intérêt pour son exploitation en Guyane, marquant ainsi le début du « second cycle de l'or », passant la production officielle entre 1985 à 1997 de 326 à 3225 kg (Le Tourneau, 2021: p. 79). Elles impulsent alors une forte migration de *garimpeiros*, des chercheurs d'or brésiliens, dans la région. Cela permet une dynamisation de la localité de Camopi – Vila Brasil, avec l'installation de commerces dans les deux villages. À la fin des années 1980, l'engouement pour la recherche d'or perd peu à peu de son intensité. Cela aurait pu conduire la localité à décroître, ne laissant que les vestiges d'une période de croissance éphémère, mais l'inverse se produit. En effet, les Amérindiens de Camopi et Trois Sauts ont, dans le cadre du processus de départementalisation facilitant l'accès à certains services publics, commencé à recevoir le bénéfice de la Caisse d'Allocations Familiales depuis 1967. Cet événement, augmentant le pouvoir d'achat des Amérindiens, va engendrer une réelle relation commerciale entre les commerçants de Vila Brasil et la population de Camopi, permettant ainsi une croissance démographique et économique de la localité. Aujourd'hui, Vila Brasil est connue avant tout pour être l'un des repères des orpailleurs illégaux, point de transit entre Oyapoque et les rivières de Camopi ou Sikini (*idem*, 2021, pp. 92-96).

# La frontière guyano-brésilienne



Carte 6 - La frontière guyano-brésilienne

### 1.3.3. Population et ethnicité locale

D'une longueur de plus de 400 km, le fleuve présente un peuplement clairsemé qui se distingue en municipalités, comme Saint-Georges ou Camopi, et en petites communautés amérindiennes égrainées.

En effet, en plus d'une population aux origines variées et marquée par les vagues migratoires (cf. I. A. 2. i. *Particularités démographiques et culturelles*), s'ajoute trois peuples autochtones qui habitent historiquement le territoire (Valton, 1998) : les Palikur, les Wayãpi et les Teko.

La communauté palikur est l'un des peuples ayant survécu à l'arrivée des colons en Amérique du Sud pendant le XVIème siècle. Ils sont décrits comme sédentaires et sont localisés principalement de part et d'autre de l'embouchure de l'Oyapock. Le mode de vie palikur est basé sur l'exploitation des ressources naturelles environnantes. Plusieurs études ont été conduites à ce sujet, notamment pour documenter leurs connaissances en médecine basée sur la phytothérapie (Grenand et al., 2018).

Les Wayãpi et Teko quant à eux se concentrent au carrefour entre l'Oyapock et la rivière Camopi. Ils ont un mode de vie similaire aux autres communautés indigènes de Guyane, favorisant l'exploitation des ressources naturelles, notamment par l'agriculture sur brûlis (Tritsch et al., 2012).



*Image 1 - Amérindien wayãpi de Trois Sauts, naviguant sur une pirogue pour chasser (photographie de Damien Davy, 2011)*

Les communautés amérindiennes, présentent bien avant l'officialisation de la frontière de 1900, fonctionnent depuis toujours localement, s'établissant de part et d'autre du fleuve et vivant de l'exploitation de leur environnement. Aujourd'hui, ces communautés, influencées par le mode de vie occidental importé, font face à une vague de drames. En effet, un rapport

de 2015, impulsé par la Ministre de l'Outre-Mer de l'époque, Madame PAU-LANGEVIN, et à destination du Premier Ministre de l'époque Monsieur Manuel VALLS, fait état d'un nombre inquiétant et croissant de suicides chez les jeunes amérindiens. « *Ces suicides traduisent le mal-être profond de ces jeunes, une immense désespérance, la souffrance de se sentir obligés de choisir entre deux mondes : celui de leurs parents, de leur village, auxquels ils sont vitalement attachés, ou celui, découvert au collège ou à la ville, d'une modernité qui se présente à eux de façon brutale* » (Archimbaud et Chapdelaine, 2015 : p. 9). Ce « mal-être profond » est dû à plusieurs facteurs impactant, relevant à la fois de l'environnement personnel mais aussi extérieur. L'un des facteurs majeur extérieur est l'isolement géographique. Comme vu dans la partie précédente, le réseau routier dans l'est guyanais est très peu développé. De ce fait, la population se déplace en pirogue, grâce au fleuve. Néanmoins, le fleuve Oyapock est dangereux, du fait des multiples rapides (appelés sauts). Cela rend le courant beaucoup plus agité en saison des pluies. En saison sèche, la dangerosité réside dans la faible profondeur de l'eau, couplée au courant et aux roches apparentes. Toutes ces conditions de navigation nécessitent de bonnes compétences afin d'éviter l'accident. La population doit aussi s'armer de patience lorsqu'il s'agit de se déplacer sur le fleuve car « *il faut alors 5 heures de pirogues pour aller de Saint Georges à Camopi sur l'Oyapock par exemple (8h pendant la saison sèche)* ». Ainsi, « *dans ces conditions, mettre en place des transports fluviaux réguliers, publics ou privés, est particulièrement difficile* » (idem, 2015 : p. 34).

Ces éléments font émerger des questionnements en lien avec le développement du territoire de l'Oyapock et son impact sur le local, notamment en relation avec la construction du pont achevée en 2011 : quel est son impact sur son environnement, autant d'un point de vue économique, environnemental que social ? Quel impact a-t-il sur les mobilités locales, caractérisées par le déplacement en pirogue ? Va-t-il favoriser l'émergence des mobilités terrestres ? Pour qui est-il réellement construit ?

#### **1.4. Le pont de l'Oyapock : objet de mobilités internationales divisant le local**

##### **1.4.1. Genèse**

C'est sur les rives de l'Oyapock, entre les villes de Saint-Georges et Oiapoque, que les Présidents français et brésilien, respectivement Jacques Chirac et Fernando Henrique Cardoso, décident d'initier en 1997 le projet de construction d'un pont reliant la France et le Brésil. Une fois l'accord ratifié par les deux pays et le candidat à l'appel d'offres de

construction trouvé, les travaux débutent en 2009 et se terminent en mai 2011. Le pont est officiellement inauguré en 2017, du fait du retard de la part du Brésil dans la construction du poste frontière mais aussi de la route reliant le pont à Oiapoque (Boudoux d'Hautefeuille, 2010; Davy et Fozzani, 2021).

Au vu de la situation économique de la région de l'Oyapock, la justification de la construction du pont relève plus de positionnements politiques d'État à État, d'une volonté de collaboration internationale franco-brésilienne, que d'une ambition de développement local (Letniowska-Swiat, 2012). Les attentes économiques ou du moins les perspectives envisagées sont pourtant fortes. Pour la France, l'objectif consiste à désenclaver la ville de Saint-Georges mais aussi et surtout d'ouvrir une porte vers l'Amérique du Sud permettant ainsi de favoriser les échanges entre l'Union européenne et le Mercosur (marché commun sud-américain) (Granger, 2008).

L'ambition supplémentaire de ce pont est de créer un réseau routier continue, la "Transguyanaise", qui permettrait de relier Caracas (Venezuela) à Macapá (capitale de l'État de l'Amapá). Avec la mise en place de l'Initiative de l'intégration d'infrastructure régionale de l'Amérique du Sud (IIRSA) dont ils sont signataires depuis 2000, le Venezuela, le Brésil, le Guyana et le Suriname partagent la volonté de faire des routes nationales qui composent cette Transguyanaise des infrastructures de transport à vocation internationale. Les projets portés par les quatre pays dans le cadre de l'IIRSA comprennent le bitumage de certains tronçons et la rénovation voire la mise en place de certains ouvrages d'art. Même si la France n'est pas membre de l'IIRSA, le pont sur l'Oyapock intègre, via l'investissement du Brésil dans sa réalisation, ce projet de route Transguyanaise (Boudoux d'Hautefeuille, 2010).

Les motivations politiques pour la création du pont sont donc plus ou moins claires. Néanmoins, des questionnements persistent concernant l'impact de cette infrastructure sur le fleuve et le territoire de l'Oyapock. C'est dans l'objectif de répondre à ces questionnements, que l'OHM Oyapock a été créé.

#### *1.4.2. L'Observatoire Hommes-Milieus Oyapock*

Les Observatoires Hommes-Milieus (OHM) sont des dispositifs de l'Institut National Écologie et Environnement (INEE) du CNRS développés depuis 2007. Créé en 2012, le Labex DRIIHM fédère aujourd'hui 13 OHM, développés au national métropolitain (6), ultramarin (2) et à l'international (5).





Image 2 - Localisation des OHM et chronologie de création du Labex (source interne issue de la présentation du Labex DRIIHM lors de la réunion de lancement du projet GéOyapock, le 07/01/2021)

Le dispositif OHM est un outil d'incitation, de soutien et d'organisation de l'interdisciplinarité, nécessité structurelle pour pénétrer la complexité des sites étudiés. Il se consacre à l'étude et la compréhension des écosystèmes uniques très anthropisés affectés par des modifications brutales (crises socio-écologiques) qui interviennent dans le cadre du Changement Global (écologique, économique, social) ou en sont les conséquences. Il contribue, par sa recherche et la diffusion des résultats auprès des communautés scientifiques mais aussi plus largement à l'ensemble de la société, à favoriser un développement durable<sup>4</sup>.

L'OHM Oyapock, se concentre sur l'observation de la zone qui s'étend sur les deux rives du fleuve Oyapock. Entièrement situé en domaine forestier tropical, cet espace concerne les communes de Ouanary, Saint-Georges de l'Oyapock et Camopi, côté français, et la vaste commune d'Oiapoque, côté brésilien. Pour près de la moitié, cette zone est le domaine d'importantes aires protégées françaises et brésiliennes (Parc naturel régional de Guyane, Parc national amazonien de Guyane, Parque Nacional do Cabo Orange et Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque).

Le pont, entre les communes de Saint-Georges-de l'Oyapock et Oiapoque, constitue l'événement modificateur qui justifie le déploiement d'un OHM sur cette zone. L'apparition

<sup>4</sup> <https://inee.cnrs.fr/fr/ohm>

de cette infrastructure ne signifie pas nécessairement un rapprochement des populations voisines, habituées à utiliser le fleuve pour échanger et se rencontrer, mais pourrait fort bien renforcer cet espace comme une zone de passage et de contrôle entre le Brésil et la Guyane, avec de nombreuses implications en termes de brassage de populations, de pression sur les terres et la forêt, d'impacts sur le fleuve, etc<sup>5</sup>.

#### 1.4.3. *Jeu de perspectives pour les mobilités sur l'Oyapock*

##### 1.4.3.1. Notion et définitions de la frontière

Aujourd'hui, la notion de frontière est admise par la plupart des citoyens du monde. Néanmoins, elle est la « *conception très particulière des modalités d'organisation du politique, celle d'un système international structuré autour d'entités politiques de même nature : les États* » (Duez et Simonneau, 2018 : p. 37). C'est un concept propre à l'Homme, de délimitations imaginaires sur des terres continentes, parfois traversées par des cours d'eau ou des chaînes de montagnes. Fictive ou matérialisée par un mur, la frontière est difficile à définir tant elle est sujette aux discussions. Pour Foucher, les frontières sont « *des structures spatiales élémentaires, de forme linéaire, à fonction de discontinuité géopolitique, et de marquage, de repère, sur les trois registres du réel, du symbolique et de l'imaginaire* » (Foucher 1991, dans Duez et Simonneau, 2018 : p. 38).

A la notion de frontière, s'applique nécessairement les questions relatives aux mobilités de l'Homme entre les territoires. En effet, la frontière est « *conçue comme un marqueur spatial délimitant l'aire de validité d'un ordre juridique donné* » (*idem*, 2018). Elle légitime la différenciation d'une personne à une autre, en fonction de sa provenance, elle-même définissant sa nationalité. Elle permet ainsi de distinguer nettement deux territoires représentés par deux entités politiques différentes, aux fonctionnements et idéologies propres (Pratt, 2000; dans Bigo, 2010). La frontière peut ainsi être vue comme une « *enveloppe sphérique* », une « *bulle dont le contenu explique la forme mais dont la forme permet au contenu d'exister. Elle ne peut être l'objet de question dans son acte même de distinction ; quant à son tracé, il n'est que le résultat d'un rapport de force que la diplomatie doit rendre pérenne* » (*idem*, 2010). Cependant, cette vision de la frontière peut être remise en question, notamment face à la notion de communauté et de culture locale car, bien que la frontière soit « *un lieu de rencontre internationale* », elle « *interpelle également des structures*

---

<sup>5</sup> <https://ohm-oyapock.in2p3.fr/index.php/gouvernance>

*sociales autres que les institutions de l'état : une frontière influence aussi les communautés locales s'y trouvant, les obligeant à y faire face » (Murray, 2003).*

C'est le cas de la frontière entre la Guyane et le Brésil qui est définie sur l'Oyapock. Fleuve regroupant une population locale, pluriculturelle et évoluant sur les deux rives (*cf. Partie 1.2.1. L'influence des mobilités sur l'identité démographique et culturelle*), peut-on réellement considérer la frontière sur ce cours d'eau comme « *une ligne continue qui se boucle sur elle-même et crée un espace distinct qu'il est possible d'homogénéiser, de purifier à partir d'un centre de pouvoir avec, comme critère central, la distinction claire entre un interne et un externe ?* » (Bigo, 2010).

#### 1.4.3.2. Représentation de la frontière sur l'Oyapock

À la différence des frontières terrestres existantes de la France avec la Belgique ou l'Espagne par exemple, la frontière franco-brésilienne est matérialisée par le fleuve Oyapock. Elle est issue d'un conflit de revendications territoriales, résolu grâce aux cartes, excluant les communautés amérindiennes déjà implantées sur le territoire. Faisant de l'Oyapock le fleuve matérialisant la frontière, sa délimitation était et reste encore floue.

Il existe plusieurs façons de délimiter une frontière établie sur un fleuve. Les principales sont le condominium, la limite à la rive, la ligne médiane et le thalweg (Schröter, 1992). Pour l'Oyapock, « *l'accord de délimitation de frontière de 1980, fixe la frontière sur le « thalweg » du fleuve* » (Kouchner et Taubira, 2009). L'une des définitions les plus communes données au thalweg est la suivante : c'est la représentation linéaire des plus grandes profondeurs d'un fleuve (Schröter, 1992).

Cette définition, bien que claire et précise sur la délimitation, ne prend en compte le thalweg qui « *se déplace facilement, au gré des variations du cours de la rivière, des mouvements de son fond, ce qui est un inconvénient majeur pour une frontière, dont la stabilité doit être l'une des vertus premières. Le thalweg n'est de plus pas facile à déterminer ; il faut procéder à des sondages renouvelés, compte tenu des variations du lit et du cours du fleuve. En outre, son tracé est souvent tortueux et toujours indécélable à l'œil. Enfin, la ligne des sondes les plus profondes ne correspond pas forcément au chenal navigable* » (*idem*, 1992 : p.963). Du fait du thalweg et de la navigabilité sur le fleuve, la frontière est donc floue et variable. Il est difficile d'estimer qu'à un certain endroit du fleuve, un Brésilien plus proche de la rive française est dans l'illégalité, étant donné que certainement, seulement cette partie du fleuve est navigable.

En plus de cette difficulté à représenter la frontière, le fonctionnement du territoire oyapockois est un lieu d'échanges, de zones de passages et de contacts entre les habitants des deux rives (Blancodini et Tabarly, 2010). La frontière sur l'Oyapock ne forme donc pas de « *vraies discontinuités culturelles* » (Gay, 1995 ; dans Blancodini et Tabarly, 2010). Dans l'est guyanais, tout comme à l'ouest, ce sont avant tout les amérindiens qui « *vivent et circulent en rive gauche ou en rive droite des fleuves. Ils revendiquent l'espace forestier dans sa totalité comme étant leur terre et exigent la liberté de circulation et d'activités* » (idem, 2010). Grenand (2021 : p. 119), souligne cette situation particulière de frontière « interface » : « *une frontière ne fait souvent que filtrer et canaliser des relations entre des espaces qui existaient avant elle et continuent d'exister sans elle* ».

Cette définition de la frontière sur le fleuve, couplée à ce territoire « interface », crée une réelle dualité spatiale entre le local, représenté par les oyapockois, et l'international, représenté par cette frontière franco-brésilienne. Cette dualité spatiale a été amplifiée par la construction du pont : « *aux relations transfrontalières habituelles de contacts privés et informels entre les habitants des deux rives, se superposent des relations internationales institutionnalisées et officielles* ». Le fleuve est un bassin de flux de personnes ou de biens, entre les communautés situées de part et d'autre des rives, mais aussi situées de l'amont à l'aval du fleuve. Françoise Grenand intègre cette vision : « *un fleuve est une artère de vie, un espace mouvant, toujours identique et jamais semblable, qui se remonte en amont vers ses sources, qui se descend en aval vers l'océan* » (Grenand, 2021 : 119).

#### 1.4.3.3. Un état de l'art focalisé sur les mobilités transfrontalières

C'est dans l'optique de « *faire découvrir la recherche universitaire sur la Guyane, encore souvent inconnue et introuvable localement, ainsi que les universités et directeurs de recherche paraissant spécialisés sur notre région* » que Stéphane Granger, docteur en géographie et professeur d'histoire-géographie au lycée Melchior de Cayenne depuis plusieurs années, réalise un inventaire des sujets de recherche en sciences humaines sur la Guyane.

En termes de travaux de recherches sur la localité du fleuve de l'Oyapock, très peu investiguent le territoire dans son ensemble. La plupart des travaux menés jusqu'à aujourd'hui se focalisent soit sur une partie particulière du fleuve (ex. Manusset Sandrine, 2004. *La question de l'abattis dans le Bas-Oyapock : pérennité et diversité d'une pratique agricole en*

*forêt tropicale dense et en contexte multiculturel (Guyane française)*. Aix-Marseille III, sous la direction de Jean-Luc Bonniol) ou bien adoptent une vision transfrontalière (Masteau Antoinette, 1998. *La frontière franco-brésilienne de l'Oyapock Guyane-Amapá, essai de géographie politique et culturelle*. IHEAL Paris III, sous la direction de Claude Collin-Delavaud).

Concernant les recherches sur la thématique des mobilités, seulement une thèse rédigée par Frédéric Piantoni en 2002 s'y intéressait (*Pouvoir national et acteurs locaux en Guyane française, l'enjeu des mobilités dans un espace en marges*. Université de Poitiers, sous la direction de Gildas Simon).

Les études réalisées par l'OHM concernant les mobilités sur l'Oyapock sont, elles aussi, principalement focalisées sur les mobilités transfrontalières, et plus spécifiquement sur le tripode Saint-Georges de l'Oyapock, Oiapoque, Vila Vitoria. Très peu d'informations sur les flux amont-aval sur le fleuve Oyapock y sont présentées, à l'instar de l'étude de Stéphanie Nicolas, orienté vers la caractérisation des pratiques d'achats des habitants du tripôle (Nicolas, 2017).

Une étude possède néanmoins des informations nous intéressant. Réalisée par Céline Créte en 2015, menée grâce à un questionnaire adressé à 486 personnes, cette étude principalement axée sur les logiques transfrontalières, a montré que 7,5% des personnes interrogées à Saint-Georges habitaient une autre localisation que le tripôle d'Oyapock (Saint-Georges, Oiapoque, Vila Vitoria), ou que Cayenne et Macapá. Elle a aussi permis de caractériser les différentes embarcations utilisées sur le fleuve en fonction de l'activité dans laquelle elles sont employées, ainsi que les pratiques. Le tableau ci-après, issu du rapport, présente ces différentes embarcations :

*Tableau 1 - Types d'embarcations observables sur le fleuve Oyapock (informations issues de la figure 43, p 60 du rapport de C. Créte, 2015)*

Type de pirogues	Pratiques	Activités	Propulsion	Coque
Pirogue traditionnelle	Familiale	Déplacement, ravitaillement, chasse, pêche	Pagaie ou moteur	Bois
	Communautaire			
Bateau-coque	Familiale	Taxi (avec couverture)	Moteur hors-bord	Aluminium
	Communautaire			
	Corporation			
	Entreprise de transport	Transport passager (tourisme)		

	Autres	Militaires, pompiers, SGDE, PAG...		
Barge	Entreprise de transport	Transport de véhicule	Moteur in-bord	Métal
Tapouille	Tapouille	Pêche		Bois
Autre	Voilier, bateau, canoë...	Loisirs ou autre		

Enfin, grâce à des entretiens avec les coopératives de piroguiers existantes sur le tripôle, en ressort une information concernant la structuration du réseau des piroguiers : « *il n'y a pas de limites particulières à la circulation, comme l'ensemble des routes pour les taxis en milieu terrestre, le fleuve est leur périmètre [aux piroguiers]. Leur aire de déplacement principale reste le triangle Saint-Georges, Vila Vitoria et Oiapoque. Plus occasionnellement les piroguiers desservent jusqu'à Saut Maripa, Trois-Palétuviers, Ouanary ou Tampack, principalement pour des frets de marchandises qui ne rentrent pas dans les pirogues personnelles des habitants, ou pour des passages touristiques* » (Crété, 2015 : 65).

Les études conduites jusqu'à présent montre donc l'importance du trafic des pirogues entre les localités de Saint-Georges, Oiapoque et Vila Vitória. Elles se focalisent principalement sur des flux privés qui relèvent majoritairement de l'utilisation de pirogues brésiliennes, dont le fonctionnement est réglementé par les coopératives de piroguiers. Les études existantes permettent aussi de spécifier les motivations de déplacement sur le tripôle. Néanmoins, cette vision focalisée sur un périmètre réduit, qui se concentre sur les flux transverses, ne permet pas ou peu de comprendre les mobilités sur l'ensemble du territoire oyapockois et d'évaluer leurs évolutions. C'est pour tenter de combler cet angle mort que ce travail de recherche est engagé.

Considérant que l'Oyapock est un bassin de vie qui mérite d'être appréhendé globalement, de sa source à son embouchure, l'enjeu de cette recherche est alors, à la fois, de dresser un panorama de la diversité des flux et d'analyser l'évolution des pratiques sur l'ensemble du fleuve. Au-delà des approches transfrontalières qui résument les mobilités au passage d'une rive à l'autre, il s'agit d'établir un premier état des lieux de la diversité des déplacements amont/aval publics comme privés, organisés ou improvisés, touristiques ou professionnels, informels ou réglementés.

Qui se déplace sur l'Oyapock, du nord au sud ? A quelle fréquence ? Pourquoi se déplacent-ils entre deux localités ? Quels sont les trajets longitudinaux les plus effectués ?

Par ailleurs, en prenant en considération les modifications majeures qui impactent ce bassin de vie depuis quelques années et parfois même très récemment, comme l'ouverture du pont en 2017, l'arrivée du COVID depuis 2020, ou encore la remise en fonction de l'aérodrome de Camopi en 2021, l'enjeu de ce panorama est aussi de qualifier ces mobilités et d'évaluer leurs évolutions.

## **2. Étude des mobilités amont-aval : élaboration et résultats**

### **2.1. Avant-propos**

Initialement, l'étude des mobilités amont-aval sur le fleuve Oyapock, intégrée au projet GéOyapock, avait pour but d'étudier les flux dans leur ensemble. C'est-à-dire, comprendre et représenter les flux du nord au sud du territoire oyapockois, que ce soit de la rive brésilienne ou de la rive guyanaise. Néanmoins, depuis 2020, le COVID a perturbé le fonctionnement des sociétés à l'échelle mondiale, faisant place à des restrictions de déplacements et des fermetures de frontières.

La frontière entre la Guyane et le Brésil a officiellement été fermée par arrêté préfectoral le 16 mars 2020. Lors de cette étude, la frontière était encore fermée. De ce fait, les informations qui sont décrites dans ce rapport doivent être considérées comme partielles. Il aurait fallu appliquer la même méthodologie, réaliser les mêmes entretiens avec les mêmes sphères d'acteurs, du côté brésilien, pour obtenir une vision complète des mobilités.

### **2.2. Méthodologie**

La méthodologie employée pour conduire la présente étude des mobilités amont-aval sur le fleuve Oyapock est majoritairement qualitative. En effet, les flux amont-aval sont difficilement mesurables. En effet, fonction de la localité, les pirogues faisant le trajet du nord au sud et inversement peuvent être en train de réaliser un trajet pour rejoindre l'autre rive, le fond du fleuve étant irrégulier. Ce fait remet en question la pertinence de l'approche quantitative. De plus, l'approche qualitative utilisée a l'avantage d'être une méthodologie inductive, sans hypothèse formulée au préalable, où la posture du chargé d'étude est ouverte. Cela rend possible des ajustements, fonction des informations que l'on récolte et que l'on souhaite par la suite.

Deux méthodes vont être utilisées pour la réalisation de cette étude : la conduite d'entretiens et l'observation. L'utilisation de plusieurs techniques pour mener cette étude permettra notamment de valider les données. En effet, la triangulation méthodologique permet de

« vérifier une hypothèse en la mettant à l'épreuve dans différentes opérations méthodologiques afin de confirmer que les résultats se corroborent entre eux » (Apostolidis 2005, cité par Morange et Schmoll, 2016 : 54).

### 2.2.1. Préparation de l'enquête terrain

L'enquête a été préparée en trois étapes :

#### - **Recueil d'informations sur le sujet et analyse**

Cette première étape permet de comprendre le sujet de l'étude et de faire émerger les questions principales en lien avec ce sujet. Cette analyse se fait par un travail de documentation à travers des sources diverses : littérature scientifique (articles scientifiques), littérature grise (rapports d'ONG, d'associations et entités publiques ou privées), presse quotidienne... Cette étape de préparation de l'enquête terrain est synthétisée dans la partie *I. Revue de la Guyane* de ce rapport et est aussi utile pour appuyer les informations issues des entretiens et observations recueillies sur le terrain.

#### - **Création des trames d'entretiens**

A l'issue de la première étape de recueil et d'analyse, s'en est suivi la création des trames d'entretiens (cf. Annexe 1). L'étude portant sur la structuration et les pratiques des mobilités amont-aval sur le fleuve Oyapock, plusieurs catégories de contacts potentiels ont été identifiées. Une trame propre à chacune de ces catégories, avec des questions spécifiques, a été créé :

- **La sphère des « scientifiques »** : catégorie impliquant des personnes faisant à la fois des déplacements personnels mais aussi professionnels, il est intéressant pour cette catégorie de recueillir leurs perceptions des mobilités amont-aval sur le fleuve. Leurs mécanismes de réflexion sont scientifiques, ce qui peut permettre des questions en lien avec les informations récoltées dans la littérature académique. Leur connaissance du terrain permet aussi de compléter la première liste de contacts.
- **La sphère des « institutions »** : cette catégorie regroupe les personnes travaillant dans les collectivités et autres organismes publiques comme la Police aux frontières, l'Éducation Nationale, les entreprises de transports en communs... Ils sont potentiellement plus à même de connaître la structuration de mobilités officielles car ils affrètent régulièrement des pirogues, ainsi qu'avoir des données quantitatives intéressantes (statistiques internes, appels d'offre, etc.).



- **La sphère des « transporteurs »** : cette catégorie est composée des professionnels (piroguiers ou taxis) présents aux différentes localités de l'Oyapock. Ils sont au cœur des pratiques quotidiennes de déplacement et peuvent potentiellement avoir des données quantitatives sur les mobilités.
- **La sphère des « habitants »** : cette catégorie, comme son nom l'indique, renferme les locaux de l'Oyapock. En fonction de leurs profils, ils sont plus ou moins à même de connaître l'historique des pratiques sur le fleuve. Les entretiens peuvent être plus poussés, sous la forme de récits biographiques. L'ambition ne sera pas de rechercher l'exhaustivité mais d'enquêter auprès de quelques personnalités pour enrichir la compréhension des mobilités amont-aval.

#### - **Création du fichier contacts**

La constitution du fichier listant les contacts auprès desquels réaliser des entretiens a été établie, dans un premier temps, avec quelques contacts pertinents, faisant partie d'une des quatre catégories évoquées précédemment, déjà connus par Matthieu Noucher ou Damien Davy. Puis, dans un deuxième temps, a été appliquée la méthode dite « boule de neige ». Cette méthode consiste à demander *« aux premières personnes interrogées d'en indiquer d'autres qui soient concernées par l'enquête : la même demande leur sera adressée et ainsi de suite »* (Combessie, 2007: p 53). L'intérêt dans cette méthode n'est pas d'établir un échantillon, mais bien de sélectionner les contacts les plus pertinents auprès desquels recueillir des informations. *« On peut tenir l'enquête pour terminée lorsque tous les noms cités (ou presque) correspondent à des personnes déjà rencontrées »* (*idem*, 2007).

#### - **Cartographie de l'évolution de l'occupation des sols sur Saint-Georges**

À la constitution du fichier contacts et la création des trames d'entretiens, s'est aussi ajouté un travail de cartographie de l'évolution de l'occupation des sols sur Saint-Georges de l'Oyapock par le biais de la photo-interprétation des ortho-photographies BD ORTHO 2011, 2016 et 2018 (cf. Annexe 2).

Dans un premier temps, il s'agissait d'établir une nomenclature robuste pour la représentation de l'occupation des sols, et dans un second temps, créer et appliquer une méthodologie propre à la dynamique d'occupation des sols.

Ce travail m'a permis de connaître et comprendre les dynamiques de développement de cette localité principale du fleuve. Il m'a aussi permis d'observer l'impact de l'abattis sur brûlis, technique d'agriculture principalement utilisée par les amérindiens, sur la forêt, ainsi que son lien avec le bâti diffus dans la région (cf. Annexes). L'agriculture sur brûlis, aussi appelée agriculture itinérante sur brûlis, est caractérisée par « *le défrichement de petites surfaces de forêt, la mise en culture puis la jachère et l'itinérance des parcelles cultivées* » (Demaze et Manusset, 2008 : p 31). L'exploitation d'une parcelle dure environ 2 à 3 ans. Après cette période, l'abattis est soit « *laissé en jachère pendant 2 à 5 ans, ce qui correspond au temps d'exploitation d'une ou de deux autres parcelles, soit il continue d'être exploité, un brûlis des broussailles et des tiges restantes annonçant le commencement d'un nouveau cycle d'exploitation de 1 ou 2 années* » (Demaze et Manusset, 2008 : p 35). Les habitants vont donc, en fonction de l'évolution des parcelles cultivables, se déplacer pour trouver d'autres terrains à exploiter. Ce phénomène est donc directement impliqué dans les mobilités.

### 2.2.2. *L'importance de l'observation*

L'observation peut se faire avec différents positionnements : tantôt l'observateur est détaché de ce qu'il observe (la situation, le groupe social...), tantôt il est partie intégrante. Il faut savoir se positionner socialement et dans l'espace où l'observation est menée. Afin de pouvoir être le plus efficace lors d'observations, il est impératif de tenir un carnet de terrain. Cet outil permet la « *mémorisation et la rédaction des informations, le plus rapidement possible car plus le temps passe, plus les souvenirs des évènements ou situations observées s'amourront et se déformeront. Il faut donc, sur le vif quand cela est possible, enregistrer ses observations et ses impressions* » (Morange et Schmoll, 2016 : p 79).

Lors de mon terrain, j'utilisais avant tout mon carnet pour noter les informations issues de conversations spontanées. Il me permettait par exemple de compléter certains de mes entretiens, ou de noter des numéros de contacts susceptibles de répondre à mes questions (cf. Image 3). J'ai aussi utilisé mon carnet pour réaliser certains schémas lors de mes observations, comme par exemple les flux de pirogues et les différentes zones de départ et d'arrivée de l'embarcadère de Saint-Georges (cf. Image 4).

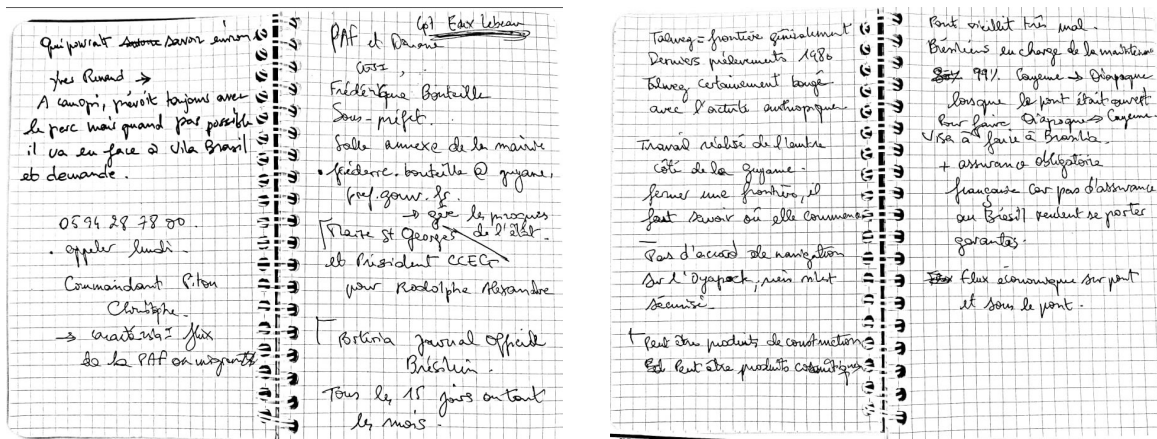


Image 3 - Pages de mon carnet de terrain, retranscrivant une conversation avec le capitaine Lebeau, en dehors de notre entretien.

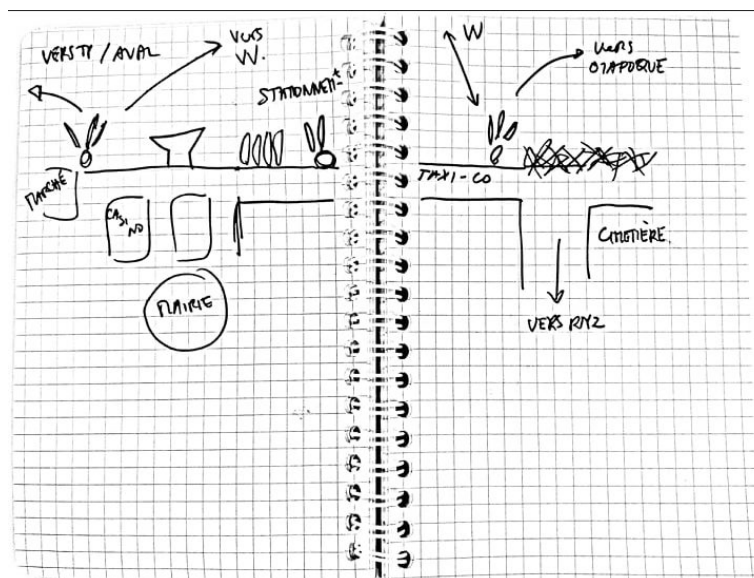


Image 4 - Pages de mon carnet de terrain avec schéma des flux de pirogues à Saint-Georges.

### 2.2.3. Personnes contactées et lieux d'observation

Le terrain pour cette étude s'est déroulé du 5 juin 2021 au 30 juillet 2021. Plus précisément, une période de deux semaines afin de conduire une première partie des entretiens a été faite sur Cayenne. Par la suite, un mois a été passé à Saint-Georges de l'Oyapock, du 23 juin au 22 juillet 2021. Enfin, une semaine a été passée sur Cayenne en fin de séjour afin de revoir et finaliser les informations issues des différents entretiens.

Au total, 31 entretiens ont été conduits. Le tableau ci-après présente les personnes, leurs statuts et la date à laquelle l'entretien a été effectué. A chaque entretien réalisé, était produit un compte-rendu (cf. Annexe 3). Sur ces 31 entretiens, 20 concernaient la sphère des

« institutions », 5 la sphère des « entrepreneurs », 4 la sphère des « scientifiques » et 2 entretiens longs ont été mené avec des contacts issus de la sphère des « habitants ».

Tableau 2 - Liste des entretiens réalisés lors de mon terrain`

**Type de sphère en fonction de la couleur**

Institutionnel	Habitant	Scientifique	Entrepreneur
----------------	----------	--------------	--------------

Nom	Prénom	Poste	Structure	Date d'entretien
Schneider	Margot	Étudiante M2 Géographie	Université Paris 1 / OHM	Réalisé le 26/05
Baulain	Pierre	ex-Professeur à Saint Georges	Collège	Réalisé le 26/05
Mayet	Marie-Anne	Principale	Collège Paul Suitman	Réalisé le 08/06
Linares	Sébastien	Chef de projet EMOPI	Préfecture	Réalisé le 11/06
Thébaux	Priscilla	Doctorante	Université de Guyane	Réalisé le 14/06
Gras	Fanny	Coordinatrice des CDPS	CH Cayenne	Réalisé le 15/06
Liegeois	Camille	Cheffe de service réglementation	DGTM	Réalisé le 16/06
Maugard	Matthieu	Chef de service	DGTM	Réalisé le 16/06
Girardot	Thierry	Chef Adjoint	Délégation territoriale de l'Oyapock (DTO) du PAG	Réalisé le 18/06
Billy	Nathalie	Direction des transports - Secteur de Saint-Georges – Régina -Camopi	Collectivité Territoriale de Guyane (CTG)	Réalisé le 22/06
Odonne	Guillaume	Chercheur	UMR LEEISA	Réalisé le 22/06
Lebeau	Edix	Capitaine et coordinateur de la cellule de coopération policière franco-brésilienne	Coopération policière franco-brésilienne	Réalisé le 23/06
Gortais	Gérald	Major	BTA ST GEORGES	Réalisé le 23/06
William	Kevin	Chargé de mission environnement et déchets	Communauté de Communes de l'Est Guyanais	Réalisé le 24/06
Auguste	Michel	Capitaine	SDIS	Réalisé le 29/06
Belen	Ronan	Contrôleur principal - chef de poste	Douane	Réalisé le 29/06
Mars	Casimire	Chef d'entreprise	PLANETE TRANSPORT	Réalisé le 30/06
Cachine	Jean-Marc	Chef d'entreprise	JMC PONANG	Réalisé le 30/06

Granger	Stéphane	Professeur en Géographie		Réalisé le 01/07
Beltan	Thierry	Chef d'entreprise	GBT (Guyane Brésil Transport)	Réalisé le 02/07
Leduc	Antoine	Directeur de cabinet du Maire	Mairie de Saint-Georges de l'Oyapock	Réalisé le 02/07
Mozziconacci	Andrea	Directrice de l'école de TP	École Trois Palétuviers	Réalisé le 05/07
Jacques	Alain	Chef d'entreprise	ABG TRANSPORT	Réalisé le 05/07
Justine	Jean-Louis	Principal	École élémentaire de Ouanary	Réalisé le 06/07
Dechavigny	Roselyne	Responsable de secteur	La Poste	Réalisé le 07/07
Chazza (Monsieur)		Directeur de l'association	DAAC	Réalisé le 13/07
Yawalou	Laurent	Maire de Camopi	Mairie de Camopi	Réalisé le 13/07
Francis	Modestine	Habitante historique sur l'Oyapock	Saint-Georges	Réalisé le 14/07
Castelo	Branco	Chef d'entreprise	Castelo Transports	Réalisé le 14/07
	S.	Logisticien CDPS	CDPS de Saint-Georges	Réalisé le 22/07
Piton	Christophe	Commandant	PAF	Réalisé le 22/07

Concernant les lieux d'observations, du fait de l'impact du COVID et du temps possible sur le terrain, seulement Saint-Georges et Saut Maripa ont pu être observés. En effet, dès mon arrivé sur le terrain, j'ai été confronté à un confinement où le couvre-feu était appliqué entre 19h et 5h du matin, du lundi au vendredi, et le week-end entre le samedi 19h jusqu'au lundi à 5h du matin<sup>6</sup>. Ce n'est qu'à partir du 17 juillet 2021 que les mesures se sont assouplies, réduisant le couvre-feu de 21h à 5h du matin, du lundi au dimanche<sup>7</sup>. Ces conditions ont réellement impacté les mobilités des habitants, et de ce fait l'accessibilité des localités sur le fleuve.

### **2.3. La structuration des mobilités amont-aval sur l'Oyapock**

Comme vu dans la première partie de ce rapport, l'est guyanais représenté par la Communauté de Commune de l'Est Guyanais (CCEG) et regroupant les communes de

<sup>6</sup> <https://www.guyane.gouv.fr/Publications/Salle-de-presse/2021/Juin-2021/COVID-19-Adaptation-du-plan-de-confinement-thematique>

<sup>7</sup> <https://www.guyane.gouv.fr/Publications/Salle-de-presse/2021/Juillet-2021/COVID-19-Deplacements-aeriens-et-mesures-de-protection>

Camopi, Saint-Georges et Ouanary, est beaucoup moins peuplée que le reste du territoire. Sa population, dont 39,8% est âgée de moins de 14 ans, fait face à une réelle disparité socio-économique (INSEE 2018).

En effet, sur les 4004 habitants recensés âgés de 15 à 64 ans, soit environ 60 % de la population totale de la CCEG, les chiffres de 2018 issus de l'INSEE montrent que :

- Les actifs représentent 53,8 %. Ils sont notamment représentés par 26 % d'entre eux ayant un emploi, et 27,8 % touchant le chômage.
- Les personnes inactives représentent 46,2 %. Environ 10% des inactifs sont des élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés, 1 % sont retraités ou en pré-retraites, enfin 35,2 % sont catégorisés comme « autres inactifs ».

Sur les 26 % de personnes actives ayant un emploi, 63,6 % sont dans la fonction publique, l'enseignement, la santé ou l'action sociale. Le deuxième secteur ayant le plus d'actifs avec emploi est le commerce, transports, services divers avec une part de 21,1 %. Suit le secteur de l'agriculture (8,8 %), l'industrie (5,1 %) et la construction (1,4 %). Enfin une étude a montré qu'en 2016, « *la CCEG compte 1 515 foyers allocataires de la Caf, pour 5 337 personnes couvertes, soit un taux de couverture de 78 %, largement au-dessus de celui du reste de la Guyane (59 %). Parmi les personnes couvertes par au moins une prestation sociale, 87 % sont considérés « à bas revenus » par la Caf* » (Lauvaux, 2018).

Ces chiffres traduisent donc une situation socio-économique inégale et défavorisée, une majorité de la population subsistant grâce aux aides sociales, tandis qu'une infime partie vit convenablement grâce à l'entrepreneuriat dans le commerce, les transports ou l'agriculture, voire très convenablement dans le cas des fonctionnaires publiques au nombre de 362 sur une population globale de 7107 (INSEE 2018). En effet, « *avec la loi du 3 avril 1950, en raison de la « vie chère » dans les DOM, il est fait dérogation à ce principe. Destiné, au départ, aux seuls fonctionnaires de l'État originaires de métropole, ce régime a été progressivement étendu à la quasi-totalité du secteur public. Aujourd'hui, alors que la différence des prix entre la métropole et l'outre-mer se situe entre 7 et 15 %, les fonctionnaires titulaires des DOM bénéficient d'une rémunération majorée de 25 %, qui a été portée successivement à 30 %, puis 40 % aux Antilles et en Guyane* » (Botteau, 2011).

Il y a une réelle disparité socio-économique locale, ce qui pousse les guyanais de l'Oyapock à avoir un fonctionnement spécifique, y mettant au centre une relation frontalière forte avec

le Brésil. Ce fonctionnement implique des mobilités spécifiques sur l'amont-aval. Dans ces mobilités, il est possible de retrouver trois types d'acteurs : les acteurs du privé, regroupant à la fois les habitants, les entrepreneurs dans le transport et l'agriculture ; les acteurs du public, regroupant l'éducation, la santé et les autres fonctions assurées par l'état ; et enfin, les forces régaliennes, fonctions à parts entières de l'état. Les prochaines parties de ce rapport présenteront la structuration des mobilités amont-aval sur l'Oyapock, en fonction de ces différents types d'acteurs.

### 2.3.1. Les mobilités du privé : occasionnelles, spécifiques et locales

#### 2.3.1.1. Les habitants : mobilités de besoins

La localisation de la population sur l'Oyapock implique des mobilités différentes. Mises à part Saint-Georges et Saut Maripa, reliées toutes les deux par une route non goudronnée et accidentée, aucune autre localité sur le fleuve n'est accessible par la voie terrestre. Il est nécessaire d'utiliser une pirogue, avec des caractéristiques spécifiques (type bois ou aluminium, épaisseur, longueur et largeur de la coque...) en fonction des localisations. Le schéma ci-après décrit les principales localités existantes et le temps moyen nécessaire en pirogue pour rejoindre chacune des localités.

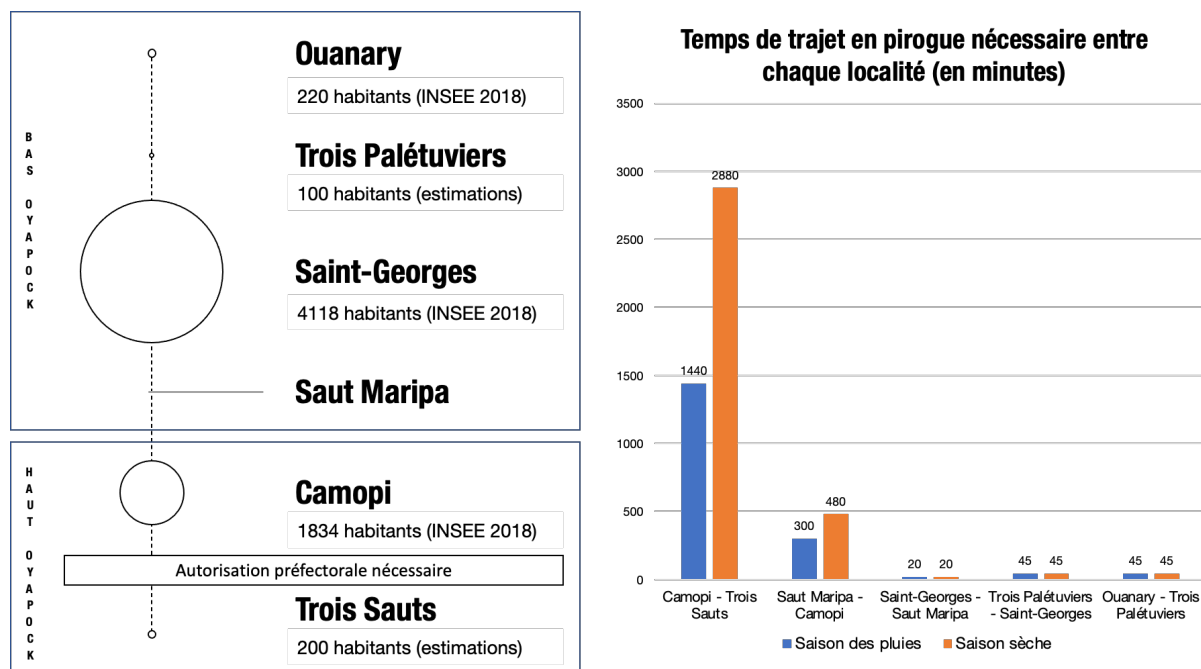


Figure 3 - Schéma des différentes localités le long du fleuve Oyapock matérialisées par des cercles proportionnels à la population de chaque localité (données estimées grâce aux entretiens ou issues de l'INSEE 2018) et graphique montrant la durée moyenne en pirogue entre chaque localité, en fonction de la saison (estimées grâce aux entretiens).

Hormis la « proximité » entre les localités du bas Oyapock se reliant en pirogue en 45 minutes, les autres localités peuplées – Saut Maripa étant un point de passage sur le fleuve, sans population mais considéré comme une localité à part entière – sont espacées de plusieurs heures. C'est d'ailleurs l'un des deux freins principaux à la mobilité de la part des habitants. Madame Mozziconacci, directrice de l'école de Trois Palétuviers, m'a expliqué lors de notre entretien, la préparation d'un habitant afin de pouvoir se rendre sur Saint-Georges : le villageois doit dans un premier temps aller chercher sa pirogue, l'emmener au dégrad afin de la mettre à l'eau. Il doit ensuite transporter son moteur sur les épaules ou dans une brouette, afin de l'installer sur sa pirogue. Toutes ces actions prennent déjà environ 1h, avant même le départ.

Le deuxième frein à la mobilité de la part des habitants est le coût. Comme vu précédemment, la majorité de la population vit grâce aux allocations et possède de « bas revenus ». Madame Mozziconacci a précisé lors de notre entretien qu'il faut environ 45 minutes de pirogue pour réaliser un trajet Trois Palétuviers – Saint-Georges, ce qui représente 25 à 30 litres d'essence. Un aller-retour équivaut donc à environ 60 litres soit entre 70 et 90 €. Néanmoins, afin de réduire les coûts, les habitants traversent directement au Brésil. En effet, en plus d'un carburant environ deux fois plus cher côté français, les habitants venus en pirogue voulant faire le plein à Saint-Georges sont obligés de prendre la voiture car la station essence est à environ 2 km à la sortie du bourg, contrairement aux stations d'Oiapoque localisées directement sur les rives.

Ces différents freins à la mobilité en pirogue auxquels font face les habitants se traduisent par des déplacements très locaux, pour des besoins élémentaires, et occasionnellement à une localité éloignée pour des besoins spécifiques. Les mobilités sont par ailleurs fonction des localités.

Pour la localité de Ouanary, les habitants se déplacent très peu. De plus, cette petite commune n'a en réalité que peu d'habitants durant l'année, la plupart résidant à Cayenne. Monsieur Justine, directeur de l'école élémentaire de Ouanary et habitant depuis une vingtaine d'années, a indiqué lors de notre entretien que les habitants se débrouillent par leurs propres moyens, la plupart possédant une pirogue, ou avec les Brésiliens. Ils remontent occasionnellement le fleuve pour de la nourriture ou se ravitailler en équipements. Pour des raisons économiques évidentes, ils préfèrent se rendre directement à Oiapoque. Les raisons pour des habitants de Ouanary de s'arrêter à Saint-Georges sont d'ordre administratif, ou



bien pour transiter en direction de Cayenne. À sa connaissance, seulement deux personnes du village ont dû se rendre plus loin sur le fleuve que Saint-Georges, c'est-à-dire à Camopi. Étant donné qu'il est nécessaire d'avoir une autorisation délivrée par la préfecture de Guyane pour se rendre à Trois Sauts, personne du village n'y est allé.

Trois Palétuviers, village situé à mi-chemin entre Ouanary et Saint-Georges en remontant l'Oyapock, est quant à lui peuplé principalement d'Amérindiens palikur. Comme énoncé dans la *Partie I. C. 3. Population et ethnicité locale*, les Amérindiens habitant l'Oyapock vivent grâce à leur environnement, ce qui implique donc des mobilités au niveau de leurs localités pour chasser et pêcher. Le plus gros des déplacements des Amérindiens de Trois Palétuviers se fait donc aux abords de leur village. Il arrive aussi qu'ils se déplacent au niveau de Ouanary. Monsieur Justine m'a expliqué notamment que les habitants de Trois Palétuviers aiment venir à Ouanary, car c'est de là qu'ils sont originaires. Avant les années 1970, existait le village Toucouchi, dans les environs de Ouanary, dont la population était composée de Palikur. L'embouchure est aussi un territoire plus riche pour la chasse et la pêche. Bien que pouvant vivre en autonomie, le village de Trois Palétuviers n'en reste pas moins rattaché administrativement à Saint-Georges. Les habitants, citoyens français, sont donc éligibles aux aides sociales. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles les habitants se déplacent sur Saint-Georges. Outre l'administratif, ils se rendent généralement entre le cinq et le dix de chaque mois afin de pouvoir retirer l'argent issu des aides sociales, acheter des denrées alimentaires, équipements spécifiques ou essence, à Saint-Georges même ou Oiapoque.

Les différentes études sur les mobilités portées par l'OHM ont montré que pour Saint-Georges, la majorité des personnes ne se déplacent pas ou peu sur les autres localités de la rive guyanaise, mais principalement côté brésilien, sur Vila Vitoria ou bien Oiapoque (Andro et al., 2019 : 27-58). Saint-Georges étant la principale ville guyanaise sur l'Oyapock, elle est un lieu d'approvisionnement, de formalité administrative et de transit vers Cayenne. De ce statut de ville transit résulte la présence de transports spécifiques à ces trajets : les taxis collectifs. Ces vans, généralement de neuf places, sont soit conduits par des chauffeurs privés indépendants, soit par des chauffeurs conventionnés par la Collectivité Territoriale de Guyane (CTG). Ces taxis transportent les habitants de Cayenne à Saint-Georges et inversement, sept jours sur sept. À une échelle plus locale à Saint-Georges, pour répondre à la demande des habitants sans voitures souhaitant se déplacer, s'est développé en parallèle des taxis collectifs, un réseau de taxi 4\*4, souvent non déclarés. Lors d'un trajet pour me rendre au bureau de la Police Aux Frontières (PAF) situé à proximité du pont, un taxi 4\*4 non

déclaré m'a justifié sa situation : il fait taxi 4\*4 dans le but de s'acheter un van pour faire taxi collectif et pouvoir aller à Cayenne. Il y a très peu d'emplois à Saint-Georges. Il rajoute par la suite que très peu de taxis 4\*4 sont déclarés, car ce n'est pas rentable sinon. Leur but est de transporter les habitants dans les environs, généralement à la station essence pour du plein ou bien à Saut Maripa pour le transit de voyageurs. Le chauffeur de taxi justifie lors de notre discussion que s'ils déclarent les courts trajets réalisés, au regard des charges dont ils seront redevables, ils considèrent alors qu'il ne leur restera pas suffisamment de ressources pour vivre pleinement de leur activité.

Les clients des taxis 4\*4 se composent principalement des Amérindiens venant à Saint-Georges de façon occasionnelle. Il est notamment possible d'y retrouver des habitants de Camopi. Leur mobilité est comparable à celle des habitants de Trois Palétuviers. En effet, la majorité de la population de Camopi est amérindienne, composée de Tekos et Wayãpi. De ce fait, les déplacements en pirogues se font dans les environs de Camopi pour la chasse et la pêche. Néanmoins, il arrive aux habitants de descendre sur Saint-Georges, mais seulement pour transit, afin, par exemple, de visiter leurs enfants scolarisés au lycée de Cayenne. Cependant, ce type de trajet est peu fréquent car chronophage et coûteux. Comme présenté dans la figure 3, il est nécessaire de réaliser en moyenne 4 à 5h de pirogue (8h en saison sèche) afin de relier Camopi et Saut Maripa. S'en suit un trajet de 20 minutes en pirogue ou 45 minutes en voiture de Saut Maripa à Saint-Georges. Enfin, après plus d'une journée de trajet, l'habitant de Camopi utilise un taxi collectif pour relier Saint-Georges à Cayenne en 3h environ. Pour les trajets en pirogues, les Brésiliens de Vila Brasil sont souvent sollicités, plusieurs habitants mutualisant la pirogue pour le même trajet pour réduire le coût. Face à ces contraintes de mobilité, la Collectivité Territoriale de Guyane a impulsé courant de l'année 2020, le réaménagement de l'aérodrome de Camopi afin de pouvoir ouvrir une ligne commerciale reliant Camopi et Cayenne (Nourry, 2020). L'aérodrome était jusqu'alors utilisé de façon sporadique par certains services publics, comme la Poste, ou bien pour des visites officielles. Le 20 avril 2021, le premier vol commercial Camopi-Cayenne est effectué. Bien que cet évènement permette de désenclaver Camopi du territoire guyanais, le Maire de Camopi, Monsieur Yawalou émet, lors de notre entretien, une certaine réserve quant à la réelle utilité pour les habitants. En effet, le prix du billet d'avion, même s'il est en partie financé par la CTG, s'élève à 114 euros<sup>8</sup>. Cependant, les habitants de Camopi se déplacent peu, car ils ont tout ce dont ils ont besoin autour d'eux et en face, à Vila Brasil. De plus, la majorité

---

<sup>8</sup> <https://www.ctguyane.fr/il-est-desormais-possible-de-relier-camopi-depuis-cayenne-par-voie-aerienne/>

d'entre eux vivent avec le RSA. Dépenser 1/5 de leur revenu mensuel pour pouvoir relier Cayenne est donc difficilement envisageable. Enfin, le poids des bagages étant limité à 10 kg par personne, cela met un frein à l'utilisation de l'avion, les habitants de Camopi profitant de leurs séjours sur Cayenne pour ramener des équipements introuvables sur l'Oyapock. Malgré le faible intérêt pour la population, l'ouverture de l'aérodrome de Camopi est un réel évènement qui pousse les institutionnels à repenser la structuration des mobilités. En effet, il facilite le transport du fret, jusqu'alors amené principalement par voie fluviale, et désenclave la ville permettant d'apporter plus de touristes et donc de la richesse à la commune.

Enfin, plus au sud en remontant l'Oyapock, se trouve le village de Trois Sauts. Village composé principalement d'Amérindiens wayãpi, la majorité des mobilités de la part des habitants se fait donc comme pour Camopi ou Trois Palétuviers, aux abords du village. Les habitants font néanmoins face à une contrainte supplémentaire : le collège de Camopi étant saturé et Trois Sauts n'ayant qu'une école enseignant de la maternelle à l'élémentaire, les collégiens de Trois Sauts sont tous scolarisés dans l'un des derniers « *Homes Indiens* » de Guyane, situé à Saint-Georges. Ces « *Homes Indiens* », créés à la fin des années 1940 à l'initiative du premier préfet de la Guyane, Robert Vignon, avaient pour objectif premier de pallier le déficit d'établissements scolaires. Ils ont la particularité d'être administrés par le clergé catholique, des sœurs malgaches dans le cas du « *Home* » de Saint-Georges (Armanville, 2012). Madame Mayet, directrice du collège Paul Suitman de Camopi, ainsi que Monsieur Baulain, ancien instituteur de Trois Palétuviers, m'ont tous deux confirmé ces informations lors d'entretiens séparés, en m'indiquant notamment que la scolarisation des élèves de Trois Sauts à Saint-Georges est une sorte de « tradition ». Néanmoins « *si aujourd'hui ces pensionnats sont une spécificité française, ils ont été calqués, au moment de leur création, sur un modèle utilisé dans plusieurs pays à des fins d'assimilation des populations autochtones présentes sur leurs territoires* » (idem, 2012). Impulsées dans les années 1980, les associations amérindiennes sont aujourd'hui en lutte contre cette « tradition », utilisant « *cette éducation qui était destinée à les assimiler... à des fins de revendication identitaire* » (idem, 2012).

Aucun transport n'est aujourd'hui mis en place par la CTG pour amener les enfants de Trois Sauts à Saint-Georges. De ce fait, en amenant leurs enfants, les parents en profitent pour aller se ravitailler et redescendent ensuite. Ils reviennent les chercher pour les vacances scolaires toutes les six semaines. Pour ces trajets, les habitants se débrouillent donc seuls, utilisant leurs pirogues personnelles pour se rendre jusqu'à Vila Brasil afin de mutualiser

ensuite une pirogue brésilienne pour remonter jusqu'à Saint-Georges, soit en continuant en pirogue, soit en empruntant le chemin de terre en taxi 4\*4 par Saut Maripa. Enfin, la majorité des habitants de Trois Sauts touchant aussi le RSA, ils se déplacent tous les 5 à 10 de chaque mois sur Camopi afin de retirer l'argent des aides sociales et faire le plein de provisions et équipements à Vila Brasil.

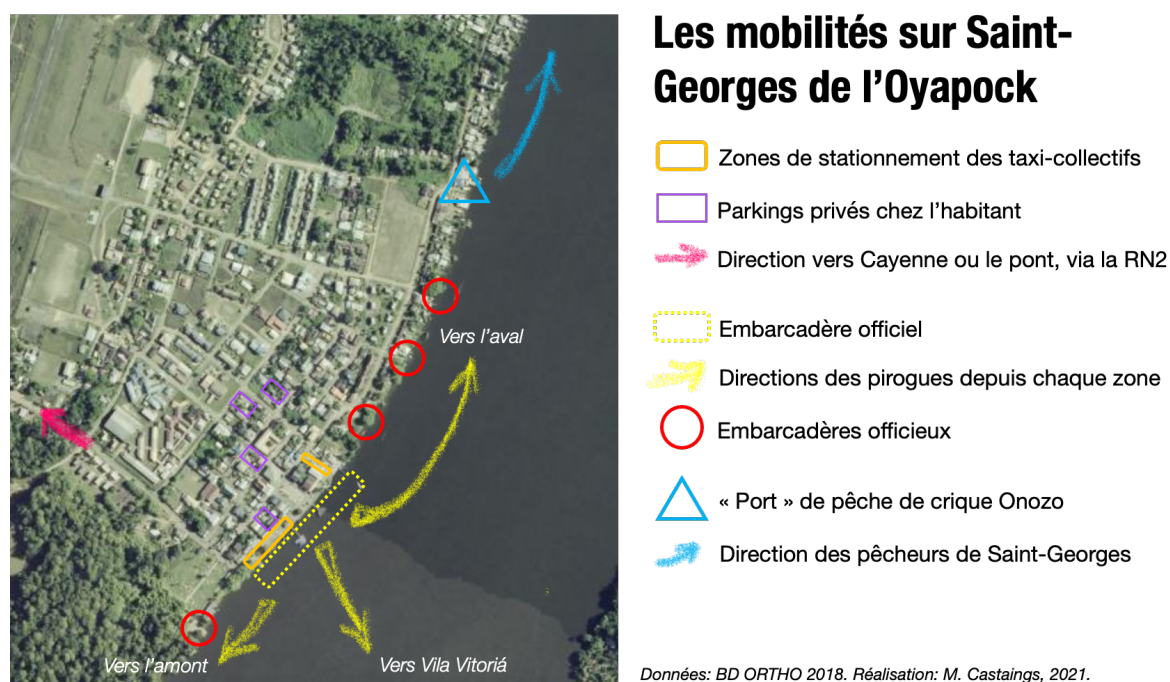
#### 2.3.1.2. L'entreprenariat par les mobilités

La deuxième catégorie de mobilités du privé sur le fleuve, en complément des habitants, est caractérisée par les mobilités des entrepreneurs. On y retrouve notamment les transporteurs et les pêcheurs.

Les transporteurs font partie intégrante des mobilités amont-aval sur le fleuve Oyapock. Ils sont notamment majoritaires dans les trajets longs, souvent plus périlleux et nécessitant ainsi des moteurs plus puissants ou des embarcations plus grandes. Intervenant à la fois sur le transport de fret et de personnes, leurs revenus principaux viennent de marchés passés avec la CTG ou les communes comme, par exemple, pour le transport scolaire. Le marché du transport sur l'Oyapock présente une concurrence oligopolistique, étant donné qu'il n'existe aujourd'hui que six entrepreneurs principaux, réellement implantés sur le territoire. Certains, comme Monsieur Beltan, se diversifient dans le transport touristique, en proposant des excursions sur différentes localités du fleuve. Lors de notre entretien, il m'a indiqué que son entreprise avait le monopole des transports scolaires en 2010, avec 14 lignes en place, 25 pirogues et 29 salariés. Face à une réglementation se durcissant au fil des années -comme par exemple l'obligation que la pirogue utilisée ait une coque de minimum 4 mm d'épaisseur- et à l'arrivée de concurrents au fait de cette réglementation, l'adaptation fut très compliquée, demandant des moyens financiers conséquents. Monsieur Beltan a donc perdu peu à peu le marché des transports scolaires. Afin de relancer son entreprise, il a décidé de se lancer en 2019 dans le transport touristique. Cependant, le COVID a surgi quelques mois après, impactant fortement le secteur. Certains transporteurs possèdent aussi des contrats avec entreprises privées, ce qui impliquent des mobilités spécifiques occasionnelles. C'est par exemple le cas pour ABG Transport. Lors de notre entretien, Monsieur Jacques, dirigeant de la société m'a fait part des différents marchés que couvrent ses services de transport. En plus d'être positionné sur différents services publics, ABG Transport contractualise avec des entreprises privées. Monsieur Jacques m'a indiqué qu'ils étaient par exemple en contrat avec l'entreprise de BTP Eiffage. ABG Transport assure, pendant un contrat de prestation de 5 ans, le transport sur l'Oyapock des matériaux nécessaires au projet de construction RING

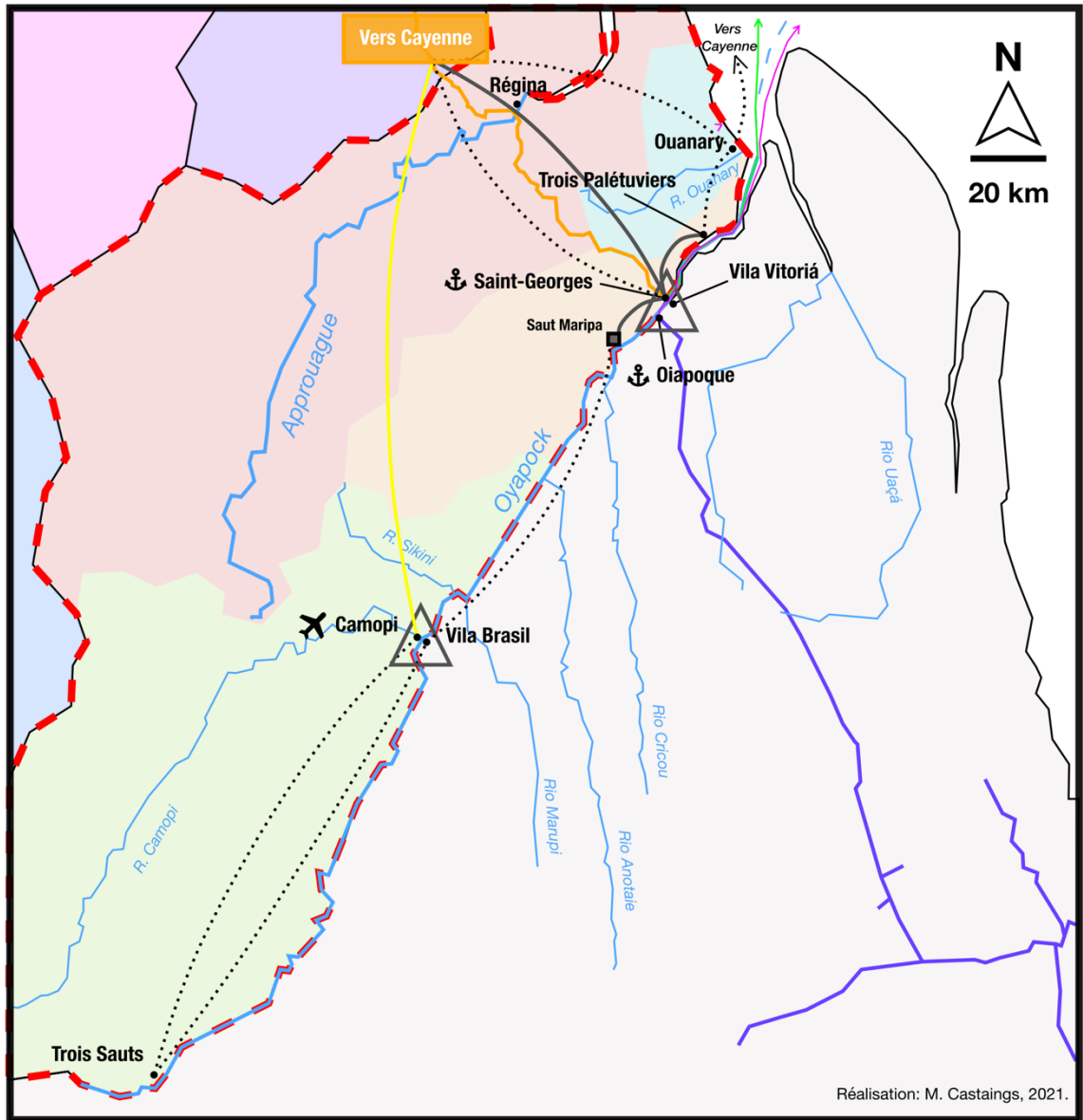
d'Eiffage. Il travaille aussi avec les commerçants de Camopi, en fonction de la demande, pour le transport de fret.

Une autre forme d'entreprenariat a son importance dans les mobilités amont-aval sur le fleuve : les pêcheurs. Lors de notre entretien, Madame Liegeois, cheffe du service surveillance et contrôle des activités maritimes et fluviales à la direction mer, littoral et fleuves de la préfecture de Guyane, m'a indiqué un nombre de sept armateurs<sup>9</sup> basés à Saint-Georges. Ces armateurs, dont 4 possèdent une seule embarcation, les 3 autres se répartissant les 10 navires restant de la flotte enregistrée en 2021, sont basés dans le quartier de la crique Onozo. Ils possèdent une licence de pêche côtière, ce qui leur permet d'aller en mer afin de pêcher. Leurs déplacements sont assez fréquents, de l'ordre d'une fois toutes les deux semaines à minima, et sont dirigées vers l'embouchure.




Carte 7 - Les mobilités sur Saint-Georges de l'Oyapock

<sup>9</sup> Personne qui s'occupe de l'exploitation commerciale d'un navire. (<https://dictionnaire.lerobert.com/definition/armateur>)



Réalisation: M. Castaings, 2021.

- |   |   |   |  |
|---|---|---|--|
|  | Communauté d'Agglomération du Centre Littoral |  | Point de rupture sur l'Oyapock                                 |
|  | Communauté de Communes des Savanes            |  | Villes et villages principaux du fleuve                        |
|  | Communauté de Communes de l'Ouest Guyanais    |  | Zones d'échanges frontaliers quotidiens                        |
|  | Communauté de Communes de l'Est Guyanais      |  | Mobilités occasionnelles (≥ 1 x / mois)                        |
|  | Commune de Régina                             |  | Mobilités quotidiennes   |
|  | Commune de Ouanary                            |  | Aéroport avec liaison aérienne ouverte                         |
|  | Commune de Camopi                             |  | Ligne aérienne quotidienne                                     |
|  | Commune de Saint-Georges                      |  | Ports de pêche principaux                                      |
|  | Etat brésilien de l'Amapá                     |  | Mobilités hebdomadaires des pêcheurs professionnels guyanais   |
|  | Route nationale guyanaise RN2                 |  | Mobilités hebdomadaires des pêcheurs professionnels brésiliens |
|  | Route fédérale brésilienne BR156              |  | Frontière maritime supposée entre la France et le Brésil       |

Carte 8 - Les mobilités du privé

### 2.3.2. Des services publics dépendant du privé

Les services publics peuvent être définis comme étant « des missions assurées par une personne morale de droit public ou sous son contrôle en vue de la satisfaction d'un besoin d'ordre collectif » (Marc, 2016). Ces besoins portent notamment sur deux domaines distincts : le domaine social (santé, éducation, sécurité intérieure et extérieure), et le domaine économique (chemin de fer, gaz, électricité) (*idem*, 2016). Afin de répondre aux besoins des citoyens, les services publics s'adaptent en fonction de leur environnement. Du fait de la spécificité géographique du territoire de l'Oyapock, les mobilités sont réalisables uniquement par l'utilisation de la pirogue. De ce fait, ce sont les transporteurs qui façonnent les mobilités des services publics, contractualisant leurs services par des appels de marchés, le plus souvent pluriannuel (quatre ans, en général).

#### 2.3.2.1. Un système éducatif centralisé, impacté par des mobilités contraignantes

Les mobilités liées au système éducatif peuvent être structurées en deux parties sur le bassin oyapockois. En effet, la répartition des écoles et de leurs niveaux scolaires permet de distinguer le haut et le bas Oyapock. Chaque localité sur le fleuve possède au moins une école maternelle, élémentaire ou primaire. L'école primaire comporte le cycle de l'école maternelle (de la petite à la grande section) et le cycle de l'école élémentaire (du CP au CM2). En revanche, seulement deux localités possèdent un collège : c'est le cas de Camopi et de Saint-Georges. Des différences sont donc observables au sein des mobilités pour le scolaire et sont fonction des localités et du niveau d'études des élèves, la plupart de ces mobilités concernant les collégiens. Les descriptions des mobilités en fonction des localités sont illustrées dans la carte 9 en fin de partie.

Tableau 3 - Répartition des élèves en fonction des différents établissements scolaire de la Communauté de Communes de l'Est Guyanais (données issues de l'annuaire de l'éducation)

Localité	Nom de l'établissement	Niveau enseigné	Nombre d'enfants scolarisés (2019-2020)	Part d'enfants scolarisés, en % (2019-2020)
Ouanary	École élémentaire de Ouanary	Élémentaire	8	0,3 %
Trois Palétuviers	École primaire les Trois Palétuviers	Primaire	55 (Total) 33 (Élémentaire) 22 (Maternelle)	2,3 %
Saint-Georges	École élémentaire Gabin	Élémentaire	357	15,2 %
	École élémentaire Pascal Joinville	Élémentaire	404	17,2 %

	École maternelle Henri Sulny	Maternelle	208	8,8 %
	Collège Chlore Constant	Collège	673	28,6 %
Camopi	École primaire Yawapa-Pina de Camopi	Primaire	20 (Total) 15 (Élémentaire) 5 (Maternelle)	0,8 %
	École primaire de Camopi	Primaire	252 (Total) 160 (Élémentaire) 92 (Maternelle)	10,8 %
	École élémentaire Roger	Élémentaire	39	1,7 %
	Collège Paul Suitman	Collège	139	5,9 %
Trois Sauts	École primaire Zidock	Primaire	69 (Total) 45 (Élémentaire) 24 (Maternelle)	3,0 %
Régina	Ecole primaire Maurice Léanville	Primaire	125 (Total) 75 (Élémentaire) 50 (Maternelle)	5,4 %
	Annexe Pierre Ardinet (du collège Chlore Constant)	Collège	Non communiquée	N/A
<b>Total</b>			2349	100 %

Ouanary possède une école élémentaire où seulement 8 élèves y étaient scolarisés pour l'année 2019-2020. A la suite du cursus élémentaire, les élèves atteignant le collège ne sont pas scolarisés sur Saint-Georges comme il pourrait être logique de penser. Monsieur Justine m'a fait part d'une situation plutôt complexe. Étant donné la distance avec Saint-Georges, il serait nécessaire de fonctionner sous forme d'internat. Néanmoins, les capacités sont réduites et l'internat privilégierait les enfants de Trois Sauts. De ce fait, les familles de Ouanary envoient leurs enfants soit à Régina soit à Cayenne, en famille d'accueil. En réalité, bien que commun en Guyane, ce système d'accueil connaît depuis quelques années des défaillances, posant de réels problèmes sociaux. En effet, « *l'accueil par des familles hébergeantes a démontré ses limites en termes de qualité, différence linguistique, nombre trop élevé d'enfants accueillis, mauvais accueil. Des abus sexuels au sein de familles hébergeantes ne seraient pas dénoncés* » (Mathieu 2016 : p. 17).

La ville de Saint-Georges, quant à elle, possède des établissements scolaires allant de l'élémentaire au collège. Comptabilisant 69,8 % des élèves de l'Oyapock côté guyanais pour l'année scolaire 2019-2020, Saint-Georges est aussi l'une des deux localités à avoir un service de ramassage scolaire. Ce sont les entreprises Planète Transport et ABG Transport



qui s'occupe du transport scolaire. Une pirogue vide part chaque matin, du lundi au vendredi, à 5h de l'embarcadère, pour relier Tampack, un petit village d'une vingtaine de personnes situé entre Saint-Georges et Trois Palétuviers. La pirogue rejoint ensuite Trois Palétuviers pour faire le trajet inverse et amener l'ensemble des élèves récupérés à Saint-Georges. Le trajet prend généralement 45 minutes, mais peut prendre plus de temps en fonction de la météo.

Le village de Camopi prévoit aussi un ramassage scolaire, réalisé uniquement par l'entrepreneur Yves Renaud, entrepreneur reconnu et très présent sur Camopi. Le ramassage est plus localisé, car comme l'a indiqué lors de notre entretien Madame Mayet, directrice du collège Paul Suitman de Camopi, 50% des élèves viennent au collège à pied. Pour les 50% autres, ils prennent le transport scolaire mis en place par la CTG. Le trajet prend généralement de 30 à 40 minutes pour relier les extrémités du village.

Au même titre que les élèves de Ouanary, les élèves de Trois Sauts une fois arrivés au collège font face à une problématique particulière impliquant une mobilité spécifique. Le collège de Camopi étant complet, les élèves de Trois Sauts vont donc en internant sur Saint-Georges. Ils sont amenés par leurs parents, en utilisant des piroguiers brésiliens, à chaque rentrée et ramenés à leur village à chaque vacance.

Enfin, pour les enfants allant jusqu'au bout de leur scolarité, jusqu'au lycée, ils doivent encore une fois faire le choix d'aller en famille d'accueil sur Cayenne, localité la plus à proximité disposant de lycées.

Dû à ces dispositions particulières d'accès à l'éducation, « *les enfants des communes isolées préfèrent redoubler voire abandonner leur scolarité plutôt que de quitter le cadre familial dès l'âge de 10 ans. En effet, faute d'internats, qui lorsqu'ils existent sont vétustes ou fermés pendant le week-end, les enfants seraient hébergés dans des familles où la qualité de l'accueil est sujette à caution* » (Mathieu, 2016 : 17). Ce phénomène se retrouve directement dans les études statistiques portées par l'INSEE. En 2018, le pourcentage de personnes de plus de 15 ans qui n'avait aucun diplôme ou certificat d'études primaires s'élevait à 67,7 % de la population de la CCEG. Seulement 6,3 % de cette même population possède le brevet des collèges ou équivalent.

### 2.3.2.2. L'accès aux soins : des mobilités organisées pour palier à un territoire difficile d'accès

Les parties précédentes de ce rapport l'ont souligné, l'est guyanais est un territoire isolé où les mobilités y sont difficiles entre chacune des localités présentes sur le fleuve. C'est pourquoi, afin de répondre à l'un des besoins fondamentaux des citoyens français, à savoir l'accès aux soins, le gouvernement français a mis en place un système spécifique de prise en charge de la santé pour la population : les Centres Délocalisés de Prévention et de Soins (CDPS). Ces centres, créés en 1944 et appelés services médico-sociaux responsables de soins, d'hygiène du milieu, d'éducation sanitaire et de surveillance sociale, ont connus des changements structurels au cours des années, impactées par l'évolution de la réglementation en matière de santé, mais aussi par les choix financiers qui découlent de la décentralisation initiée à partir de 1983. Comme leur nom l'indique, les CDPS ont pour objectif premier de proposer une première offre de soin dans les territoires les plus reculés. En effet, « *seul le littoral est doté d'un accès routier et d'hôpitaux : centre hospitalier Andrée Rosemon à Cayenne, centre hospitalier de l'Ouest guyanais à Saint-Laurent, centre médico-chirurgical à Kourou. Le maillage sanitaire de l'intérieur est représenté par les 18 Centres délocalisés de prévention et de soins (CDPS), animés par une cellule de coordination constituant un des pôles de l'hôpital de Cayenne. Leur rôle est majeur dans la gestion de l'offre de soins, qui y sont gratuits, car il s'agit parfois du seul acteur permanent sur le terrain* » (Ville et Brousse, 2014).

Grâce à des entretiens avec Madame Gras, coordinatrice des CDPS de Guyane, basée à Cayenne, et avec Monsieur S., logisticien des déplacements pour les CDPS basé à Saint-Georges voulant rester anonyme, je suis en mesure de décrire les mobilités liées à l'accès à la santé pour la population oyapockoise.

Comme peut illustrer la carte 7 des mobilités du public, le territoire de l'Oyapock possède un total de trois centres de santé répartis sur trois localités :

- Le CDPS de Saint-Georges, qui intègre le seul département Protection Maternelle et Infantile de l'Oyapock, et compte notamment 3 médecins, 10 infirmiers ainsi que 3 sages-femmes ;
- Le CDPS de Camopi, qui compte 2 médecins et 2 infirmiers ;
- Le CDPS de Trois Sauts, qui compte 1 médecin et 1 infirmier.

Dans un premier temps, il convient de préciser que les CDPS n'ont pas pour objectif de traiter les prises en charge d'urgence. C'est le SAMU qui répond à ce besoin. Cette prise en charge s'effectue soit par la route, soit par voie aérienne, grâce à une convention entre Hélicoptères de France et l'Agence Régional de la Santé.

Les mobilités liées aux CDPS sont donc des mobilités liées au suivi de patients. Tout comme pour l'éducation, ces mobilités sont assurées par des conventions passées avec des entreprises privées. Deux entreprises se partagent ce marché : Yves Renaud, sur la partie haute de l'Oyapock et Castello Branco Transport, sur la partie basse. Néanmoins, du fait de la proximité des localités sur le bas Oyapock, de la répartition des CDPS et de la plus grande population située sur le haut Oyapock, l'organisation et la fréquence des pirogues diffèrent entre ces deux parties du fleuve.

Pour le bas Oyapock, les mobilités s'organisent sur des rotations à la journée, permettant d'envoyer un infirmier voire un médecin lorsque c'est nécessaire à la rencontre des habitants des différentes localités. Une pirogue part le lundi et le jeudi de chaque semaine. Cette pirogue initie son itinéraire en début de matinée à Saint-Georges pour relier Trois Palétuviers, en passant par Tampack. C'est seulement le jeudi, une semaine sur deux, que la pirogue relie Ouanary et revient ensuite sur Saint-Georges en fin de matinée voire milieu d'après-midi, en passant par Tampack et Trois Palétuviers.

Sur le haut Oyapock, les rotations sont plus régulières, mais moins fréquentes : elles fonctionnent une semaine sur deux pour relier Trois Sauts, la dernière localité de l'autre extrémité du fleuve. Une pirogue part de Saut Maripa chaque lundi, pour relier le village de Camopi dans la journée. Une semaine sur deux, elle repart le mardi pour rejoindre Trois Sauts, sinon, elle reste à Camopi pour repartir le vendredi vers Saut Maripa. Dans la configuration où la pirogue a rejoint Trois Sauts, elle s'y arrête pour la nuit et repart de ce fait le jeudi pour rejoindre Camopi. Le schéma de base reprend, la pirogue repart ensuite le vendredi pour Saut Maripa. La liaison entre Saut Maripa et Saint-Georges, se fait grâce à un 4\*4 du CDPS ou un particulier. Pour rejoindre Cayenne, une navette est mise à disposition par le Centre Hospitalier de Cayenne directement à Saint-Georges.

Les pirogues mises à dispositions par les CDPS, en convention avec des entrepreneurs privés, ont pour objectifs de :

- Réaliser le transport du fret, pour approvisionner en équipements les autres CDPS ou la population ayant des besoins médicamenteux spécifiques.
- Réaliser le transport des professionnels de santé. Il y a une rotation du personnel à Trois Sauts, tous les 2 à 3 mois maximum.
- Réaliser le transport de spécialistes au départ de Cayenne (mission de psychologie, pédiatrie, dermatologie), de façon occasionnelle et spécifique.
- Réaliser le transport des patients. Généralement, les patients qui sont transportés à Saint-Georges, doivent aller jusqu'à Cayenne. Ils empruntent alors la navette mise à disposition.

Bien que structurées avec des moyens spécifiques, les mobilités liées à la santé sont tout de même issues d'une prestation d'entreprises privées. Cela pose problème d'un point de vue réglementaire et juridique considérant les services proposés. En effet, Madame Gras l'a souligné lors de notre entretien. Selon elle, les CDPS fonctionnent sur un principe qui n'est pas idéal car les conventions avec des prestataires privées pour déléguer des déplacements qui devraient être réalisés directement par les CDPS, leur attribue un niveau de responsabilités qui n'est pas le leur.

Une convention de délégation de service public est « *un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée au résultat de l'exploitation du service* »<sup>10</sup>.

Les pirogues mises à disposition par les entrepreneurs de l'Oyapock sont donc en charge de transporter pour le compte des CDPS, à la demande des CDPS, des personnes ou des biens. Concernant la répartition de la responsabilité en cas d'accident, lorsqu'il s'agit du personnel des CDPS ou bien de fret, celle-ci est portée directement par l'entrepreneur. En revanche, lorsqu'il y a transport de patients, notamment sur les trajets longs comme Camopi – Saut Maripa, le patient qui peut être victime d'un accident peut se retourner directement contre les CDPS, qui peut alors, à son tour, se retourner contre le transporteur. Cette situation de responsabilité partagée préjudiciable rend la situation de service de transport proposé par les CDPS problématique.

---

<sup>10</sup> <http://www.marche-public.fr/Marches-publics/Definitions/Entrees/Delegation-service-public-DSP.htm>

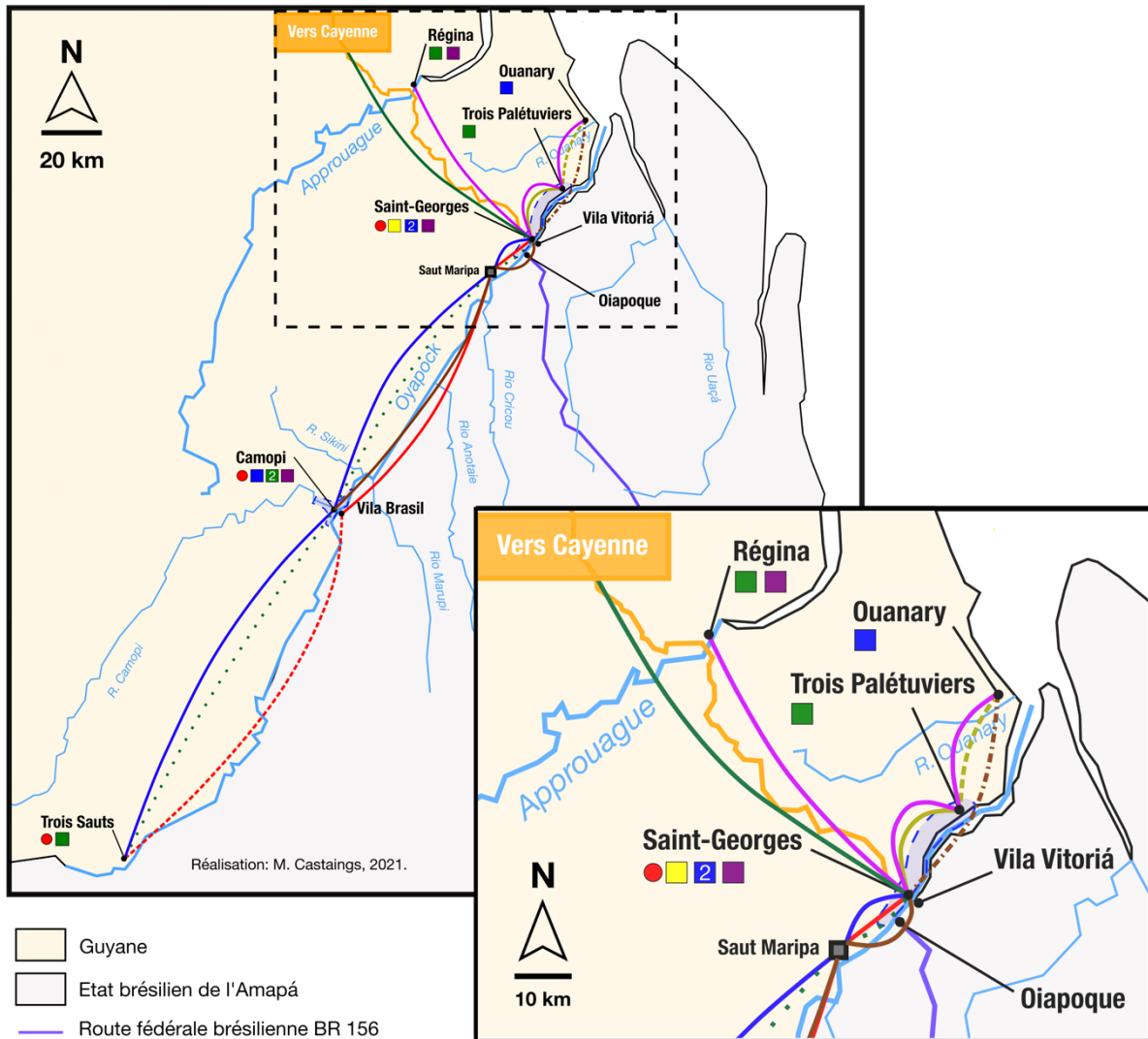
### 2.3.2.3. Autres services publics aux faibles mobilités

D'autres services publics sont présents sur l'Oyapock, mais beaucoup moins développés que sur le littoral du fait de la complexité des déplacements sur le fleuve. La plupart contractualise, à la demande, avec des entreprises privées. Monsieur Jacques, dirigeant d'ABG Transport, est par exemple prestataire dans la livraison de gazole pour EDF. A peu près tous les mois, il apporte grâce à une pirogue environ 12 000 litres sur Ouanary, en transportant par la même occasion un technicien intervenant sur tout le village. Côté haut Oyapock, il livre pour environ 20 000 litres par mois de gazole sur Camopi, à raison d'une livraison par semaine. C'est aussi son entreprise qui livre tous les deux mois le gazole de la légion étrangère basée sur Camopi.

Pour d'autres services, comme la gestion des déchets, l'organisation des mobilités se fait par le biais de mutualisations et de coopérations avec d'autres entités. Monsieur William, chargé de mission environnement-déchets à la CCEG, m'a indiqué lors de notre entretien que la récupération des déchets était avant tout faite à Saint-Georges, grâce à la présence de route pour mettre en place un circuit de ramassage d'ordure. Bien que très peu développé sur le reste du territoire oyapockois, divers partenariats permettent le ramassage de certains déchets dans d'autres localités de façon occasionnelle. C'est par exemple le cas à Trois Sauts et Camopi où, grâce à une convention passée avec le Parc amazonien de Guyane, les déchets issus des équipements électriques et électroniques sont récupérés et amenés à Saint-Georges via Saut Maripa. Un partenariat avec l'association Kwala faya, grâce à la mutualisation de leurs pirogues, permet aussi des enlèvements d'ordures à Trois Sauts. Néanmoins, chacune des localités autre que Saint-Georges fonctionne avec des éco-carbets qui, une fois pleins, rebouchent ou réhabilitent, ou bien avec des décharges en plein air. Le sous-développement du service de gestion des déchets de la CCEG peut néanmoins être justifié en deux points. En premier, il y a un réel manque de sensibilisation de la population face aux enjeux de gestion de déchets. Bien qu'il y ait eu des campagnes de sensibilisation, par exemple grâce à au co-financement par l'ADEME, la CCEG et Citéo de médiateurs intervenant dans les petites communes, la population oyapockoise reste aujourd'hui peu consciente de son impact sur l'environnement via la gestion de ses déchets. Le deuxième point justifiant un sous-développement du service de gestion des déchets par la CCEG, est lié au décalage entre le fonctionnement du financement de ce type de service, calqué sur les normes métropolitaines et la réalité du territoire. En effet, l'argent dépensé pour mettre en place la collecte des déchets sur le territoire de la CCEG, comme dans tout autre intercommunalité française, est basée sur l'imposition sur le revenu et sur les taxes foncières,

notamment via la TEOM (Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères). Du fait de leurs compositions d'habitations improvisées et de par le faible taux d'activité de la population, certaines communes comme Camopi ne peuvent pas participer au financement de la collecte des déchets, selon les mêmes principes que ce qui s'applique en France hexagonale.

Territoire français en Amérique du Sud, le bassin de l'Oyapock, comme le reste de la Guyane, est donc écartelé entre des modèles de fonctionnement pensés en Europe et des pratiques amazoniennes. Il est difficile d'établir des modèles alternatifs, fiables et viables pour certains services. C'est par exemple le cas pour les transports communs. Comment rentabiliser une pirogue faisant des rotations entre les différentes localités sur le fleuve de manière régulière, lorsque la majorité de la population possède des revenus considérés comme « bas », ne payant que peu voire pas d'impôts et taxes foncières, et que des associations de piroguiers sur la rive brésilienne proposent un service défiant toute concurrence ?



- Guyane
- Etat brésilien de l'Amapá
- Route fédérale brésilienne BR 156
- Route nationale guyanaise RN2
- Point de rupture sur l'Oyapock
- Villes et villages principaux du fleuve

**Mobilités liées à la santé**

- Centres Départementaux de Prévention Santé (CDPS)
- Trajet du CDPS 1 x / semaine
- Trajet du CDPS supplémentaire 1 semaine / 2
- Trajet du CDPS 2 x / semaine
- Trajet du CDPS supplémentaire 1 x / semaine, 1 semaine / 2

**Mobilités liées à l'éducation**

- Type de structure scolaire présent dans la ville / le village:
  - Carré jaune = Ecole maternelle
  - Carré bleu = Ecole élémentaire
  - Carré vert = Ecole primaire
  - Carré violet = Collège
  - Nombre à l'intérieur du carré = nombre de type de cette structure dans la ville / le village
- Zone de ramassage scolaire quotidien
- Trajet à chaque vacances scolaires des collégiens de Trois Sauts
- Trajet à chaque vacances scolaires des collégiens de Ouanary

**Autres mobilités du public**

- Trajet hebdomadaire d'EDF
- Trajet mensuel d'EDF
- Trajet hebdomadaire de collecte des déchets
- Trajet occasionnel de collecte des déchets

Carte 9 - Les mobilités du public

### 2.3.3. *Les forces régaliennes : des moyens limités par rapport à un territoire démesuré et complexe à contrôler*

Les forces régaliennes ou fonctions régaliennes sont « *les grandes fonctions souveraines qui fondent l'existence même de l'État et qui ne font, en principe, l'objet d'aucune délégation. Elles sont aussi appelées "prérogatives régaliennes" et sont liées à la notion de "souveraineté". L'analyse du concept de souveraineté fait généralement émerger quatre « fonctions régaliennes » (mais les économistes libéraux contestent la quatrième) : assurer la sécurité extérieure par la diplomatie et la défense du territoire ; assurer la sécurité intérieure et le maintien de l'ordre public avec, notamment, des forces de police ; définir le droit et rendre la justice ; définir la souveraineté économique et financière, notamment en émettant de la monnaie. La notion de "sécurité" est au centre des prérogatives régaliennes, la fonction première de l'État étant de garantir les conditions de la vie en société. Cette notion a connu une extension récente en France du fait de l'introduction du "principe de précaution" dans la Constitution. On considère donc maintenant que relèvent de la sécurité : la protection contre les risques majeurs, la sécurité environnementale, la sécurité sanitaire et même la protection sociale (minimas sociaux) » (École Supérieure de l'Éducation Nationale, 2010).*

L'Oyapock matérialisant la frontière entre la France et le Brésil, pays extra-communautaire, il y a donc une présence de forces de l'ordre et de contrôle supplémentaires par rapport aux autres frontières que peut partager la France avec d'autres pays (cf. *Partie I* de ce rapport).

On retrouve notamment :

- La gendarmerie nationale, qui est habituellement chargée de la sécurité dans les zones rurales et dans les zones périurbaines, à l'instar de la police nationale en zones urbaines.
- La police aux frontières ou PAF, qui est une direction de la Police nationale chargée de contrôler l'immigration et les frontières en France.
- La douane, administration française de contrôle aux frontières et de régulation des flux économiques.
- Les forces armées de Guyane, représentées avant tout sur l'est guyanais par le 3<sup>ième</sup> Régiment Étranger d'Infanterie.

Chaque organisme a un rôle différent sur le territoire, mais ils peuvent tous fonctionner de façon complémentaire. Cette complémentarité se retrouve notamment dans les modalités de contrôle des mobilités amont-aval sur le fleuve.



La gendarmerie nationale possède deux postes sur l'Oyapock : un poste situé à Camopi et composé de trois personnels, un gendarme adjoint, ainsi que 3 piroguiers ; un poste situé à Saint-Georges composé de neuf personnels et deux personnels piroguiers. Le poste de Camopi est commandé par l'Adjudant Minatchy, avec lequel je n'ai pas pu faire d'entretien car difficilement joignable, sa fonction l'amenant souvent à se déplacer. Le poste de Saint-Georges est quant à lui commandé par le Major Gortais, avec qui j'ai pu échanger dès mon arrivée dans la ville frontalière en prenant rendez-vous. Affecté au commandement de la brigade en août 2018, le Major Gortais a pu observer la mutation de ce territoire particulier sur sa zone d'intervention, s'étendant de la commune de Ouanary jusqu'à 50 km après Saut-Maripa, soit une superficie totale d'environ 3400 km<sup>2</sup>. Les gendarmes sont en charge principalement de la sécurité publique. Ils n'ont pas pour vocation de réaliser des contrôles de marchandise ou d'identité comme la douane ou la police. De ce fait, les mobilités sur le fleuve sont dépendantes des interventions et donc des appels de la population. Le Major Gortais, lors de notre entretien, évalue une population bien plus importante pour le bourg de Saint-Georges, soit environ 8000 voire 10000 habitants, contrairement aux 4200 évalué par l'INSEE en 2018. Cette population est avant tout augmenté du fait des personnes en situation irrégulière. Par exemple, plus de 60 % de la population sur Saint-Georges est brésilienne, non déclarée.

Comme dans la plupart des villes aujourd'hui, la délinquance est présente à Saint-Georges. Cette délinquance est principalement liée à la consommation d'alcool et aux violences qu'elle entraîne. Ces violences sont fréquemment intrafamiliales. Les déplacements de la gendarmerie se concentrent donc sur le bourg de Saint-Georges. Mais il arrive que la brigade utilise la pirogue pour des délits réalisés sur d'autres localités. Ce type de mobilité est directement influencé par la localité et la nature du délit qui est fait. Par exemple, pour une intervention sur Ouanary, situé à l'embouchure du fleuve, il est nécessaire de savoir naviguer en mer. La navigation en mer est connue pour être difficile et dépendante de la météo, qui plus est lorsque c'est la nuit. A cela s'ajoute le temps nécessaire pour relier Ouanary en pirogue. Il faut en premier lieu, au même titre que pour les habitants, affréter la pirogue à l'eau, ce qui demande 1h de préparation. En second lieu, il faut rejoindre Ouanary, ce qui demande entre 2 et 3h de pirogue. Le temps total écoulé est donc d'environ 4h entre l'appel et l'intervention. Dans le cas où la vie d'un civil n'est pas en jeu, c'est-à-dire dans le cas où les risques à prendre sont trop importants par rapport au type d'intervention, la gendarmerie interviendra donc le lendemain du délit. Les gendarmes interviennent aussi sur les délits illégaux, notamment la coupe de bois. Les Brésiliens n'étant pas autorisés à couper du bois

et posséder un fusil sur leur sol, ils vont côté français chasser et couper du bois pour leurs besoins. Mais ce type d'intervention est plus répandue sur le haut Oyapock. En mettant en perspective le périmètre couvert et les caractéristiques du territoire, il est évident qu'il y a un manque d'effectifs conséquent afin de répondre au mieux aux besoins de la population.

Contrairement à la gendarmerie nationale, la police aux frontières (PAF) est basée exclusivement sur Saint-Georges. Constitué d'une quarantaine d'effectifs, leur zone d'intervention s'étend des marais de Kaw, situés au nord de Régina, jusqu'à Camopi, l'accès à Trois Sauts étant limité par un arrêté préfectoral obligatoire. La PAF possède des locaux à Saint-Georges mais aussi et surtout au niveau du pont, côté français. Ses missions sont au nombre de trois : réaliser les contrôles de flux de personnes sur le pont (inactif depuis la fermeture de la frontière en mars 2020) ; réaliser des contrôles de flux de personnes sur le fleuve ; et enfin lutter contre l'orpaillage illégal (qui implique des flux migratoires importants) conjointement avec les Forces armées de Guyane. Grâce à la possession de trois pirogues, la PAF est mobile de façon quotidienne sur le fleuve, limitant ses déplacements principalement au tripode Oiapoque – Vila Vitoria – Saint-Georges, où il y a le plus de trajets de pirogues. Pendant une présence de 6h sur le fleuve, la pirogue de la PAF composée de 2 policiers et de 2 douaniers, réalise des contrôles d'identité et de marchandise. Néanmoins, aujourd'hui, la PAF manque de moyens. Deux des trois pirogues sont en réparation, ce qui limite les rotations sur le fleuve et empêche notamment les contrôles. La collaboration inter-service se retrouve aussi dans les missions pour la lutte contre l'orpaillage illégal. Le commandant Piton, en charge de la PAF de Saint-Georges, m'a par exemple présenté l'une des missions sur laquelle sont intervenus deux de ses effectifs. Lors d'une infiltration pédestre dans la zone de Régina, une opération conjointe avec la légion étrangère et regroupant 2 policiers et 8 militaires a mené à l'incarcération de 5 *garimpeiros*<sup>11</sup> et 8 reconduites à la frontière, 130 g de mercure et la destruction de 100 kg de nourriture ainsi que du matériel nécessaire à l'orpaillage. Ce type d'opération, très chronophage et onéreux du fait du nombre de personnels nécessaire, se fait occasionnellement, en fonction des informations recueillies sur les zones d'orpaillage.

Composée d'un effectif d'une vingtaine de personne au total, la douane, dont les locaux sont positionnés uniquement au niveau du pont de l'Oyapock, présente des mobilités comparables à la PAF : elle contrôle l'entrée et la sortie des marchandises sur le territoire

---

<sup>11</sup> Traduit par « prospecteur » en portugais. Terme désignant les chercheurs d'or clandestins brésiliens.

guyanais grâce à un positionnement d'effectifs au niveau du pont et au niveau du barrage de Régina, mais aussi grâce à la présence d'une force « volante » sur terre et sur le fleuve. Monsieur Belen, chef du bureau de douane de Saint-Georges, m'a indiqué que la majorité des flux se faisait par le pont, venant principalement du Brésil pour la Guyane. En effet, il y a une forte importation de cosmétique, de fruits et légumes et de bois en provenance du Brésil. En complémentarité, des contrôles sont effectués sur la commune par des équipes de douaniers en 4\*4, en empruntant les axes routiers de Saint-Georges. Les flux des marchandises sur le fleuve ne sont néanmoins pas laissés de côté pour autant. La douane ne possédant pas d'embarcation, elle travaille conjointement avec la PAF sur des missions de contrôles fluviaux, et plus rarement avec la gendarmerie ou la légion étrangère pour des missions plus spécifiques.

Enfin, les Forces Armées de Guyane (FAG), représentées à l'est par le 3<sup>ème</sup> Régiment Étranger d'Infanterie, interviennent de façon régulière dans des opérations de lutte contre l'orpaillage. Ces opérations sont souvent réalisées directement sur les sites, dans la forêt. Possédant des moyens propres, il arrive que des légionnaires soient présents sur le fleuve en aval, accompagnés de la PAF. Néanmoins, il est rare qu'ils arrêtent des orpailleurs. Monsieur Linarès, chef de projet de l'État-Major de lutte contre l'Orpaillage et la Pêche Illicites (EMOPI), m'a expliqué lors de notre entretien les freins qui empêchaient d'arrêter les orpailleurs lors de leurs trajets. Leurs bateaux allant très vite, la pirogue de la PAF et des légionnaires ne peut intervenir car il est nécessaire d'avoir une formation spécifique que seul le GIGN ou les Commando Marine ont. De plus, la Légion étrangère a interdiction de faire feu, En effet, sur le territoire français, l'armée a comme rôle d'assurer la sécurité intérieure. Ce n'est que lorsqu'elle est en opération extérieur, qu'elle peut ouvrir le feu en fonction des situations à risque. A cause de ces différents facteurs, il y a une très forte perméabilité des orpailleurs sur l'Oyapock.

### **3. Réflexion transversale des mobilités sur l'Oyapock**

#### **3.1. Mobilités frontalières : entre illégalité et nécessité**

##### *3.1.1. Oiapoque : ville centrale dans les mobilités des garimpeiros*

En plus d'une coopération entre les différents services régaliens côté français, il existe une coopération des forces armées entre le Brésil et la Guyane. Cette coopération est représentée par le Centre de Coopération Policière Franco-Bésilien (CCP) basé à Saint-Georges de l'Oyapock. Le CCP, dirigé depuis deux ans par le capitaine Lebeau, est composé de 3 gendarmes et d'un brésilien de la police fédérale. Ce service doit permettre la

coopération et l'échange d'information entre les administrations brésiliennes et françaises afin d'améliorer la gestion et le contrôle de la frontière commune notamment pour les contrôles migratoires, de renforcer la sécurité et lutter contre la fraude.

En effet, du fait d'une frontière difficilement contrôlable en continu et d'une grande différence économique entre la Guyane et l'Amapá, considéré comme l'état le plus pauvre des 26 états qui composent le Brésil, il existe des flux frontaliers importants. Ces flux se font par le fleuve pour la plupart dans l'illégalité. On retrouve deux types d'acteurs dans ces mobilités illégales : les pêcheurs brésiliens et les orpailleurs (cf. carte 9 en fin de partie).

Une communauté importante de pêcheurs existe sur Oiapoque, allant au large pour pêcher. Leur pêche est illégale lorsqu'ils rentrent dans les eaux françaises. Les intrusions sont pourtant fréquentes soit pour pêcher en plus grande quantité soit pour collecter les vessies natatoires des poissons. Devenu l'un des mets les plus prisés en Asie, cet organe que l'on retrouve chez les poissons osseux, est un vrai business lucratif mais illégal. Pauline Laval, dans sa thèse de 2016, en fait une description : *« les poissons sont vidés un à un et conservés dans la glace, dans la cale. Les vessies natatoires sont soigneusement séparées du reste des viscères qui est jeté à la mer et aussitôt disputé par les oiseaux. Les pêcheurs lavent les vessies natatoires et les font sécher au soleil, ce qui permet de les conserver très longtemps. Elles sont vendues une fois de retour au port, à des acheteurs spécialisés dans le commerce de grude. À partir de là, on perd leur trace, puisqu'elles sont toutes exportées vers Macapá et Belém avant d'emprunter d'autres chemins complexes qui les amèneront vers les marchés asiatiques. Nous apprenons cependant qu'avant d'être exportées elles subissent une autre transformation. Placées dans de l'eau bouillante, elles gonflent et produisent un liquide blanc et laiteux qui est recueilli, purifié et pressé, avant d'être finalement découpées de fines bandelettes, semblables dans leur aspect à de la gélatine (Isaac, Araújo et Santana, 1998 (non publié), cité par Lisboa, 2005 : 21). Pourquoi les humains accordent-ils autant d'importance à cet organe si particulier ? C'est à cause de ses incomparables propriétés gélifiantes, émulsifiantes et adhésives. Connue dans le domaine de l'ingénierie sous le nom d'ichtyocolle (isinglass en anglais), la colle issue des vessies natatoires est utilisée dans d'innombrables secteurs industriels : l'agro-alimentaire (clarifiant des boissons fermentées), cosmétiques (collagène). En raison de sa rareté et de son prix élevé, son usage est réservé aux produits à forte valeur ajoutée » (Laval, 2016 : 110).*

En dehors de cette pêche brésilienne illégale, c'est avant tout le trafic lié à l'orpaillage illégal qui impacte le territoire de ses mobilités. Issu de la croissance du cours d'or dans les années 1980, le développement de l'orpaillage illégal à l'est de la Guyane est structuré par le système « garimpeiro ». Ce système « associe un détenteur de capital qui finance l'ensemble du matériel nécessaire au chantier et des ouvriers qui collaborent par leur force de travail » (Mathis et al., 1997 ; dans Le Tourneau, 2021 : p. 35). La répartition des bénéfices liées à l'activité, justifiée par le coût du matériel nécessaire, est de 70 % pour le « patron des machines » et 30 % pour les ouvriers. « Ce système inclut aussi toute l'infrastructure logistique destinée à soutenir les chantiers. Les commerçants-ravitailleurs se concentrent en général dans des villages d'appui situés à équidistance de plusieurs chantiers. On y trouve de quoi contribuer au fonctionnement des placers<sup>12</sup> (pièces de moteur, alimentation, etc.), mais aussi et surtout des établissements loisir à destination des ouvriers (restaurants, boîtes de nuit et maison de passe) » (Le Tourneau, 2021 : pp. 35-36).

Ville principale du fleuve côté brésilien, Oiapoque possède une place importante dans le système *garimpeiro*. Pour les zones d'orpaillage à proximité de la façade est de la Guyane française, elle est une base logistique et de ravitaillement précieuse. « Oiapoque est aussi un point où les orpailleurs peuvent vendre leur production, qui est alors insérée dans le marché de l'or brésilien, souvent en fraude » (*idem* : p.205).

Oiapoque est également une ville de transit dans les trajectoires migratoires. En effet, « le passage vers la Guyane par cette ville peut être considéré celui de ceux qui ont moins de moyens et surtout qui n'ont pas de papiers leur permettant de prendre l'avion vers le Suriname. Ils utilisent donc les transports routiers pour arriver à Oiapoque puis rejoignent en pirogue les zones d'exploitation, en empruntant le trajet Oiapoque-Sikini ou par la route de l'Approuague » (*idem* : p. 203).

Le capitaine Lebeau, lors de notre entretien, m'a confirmé la répartition des trajets des piroguiers en deux directions : le premier trajet concerne les pirogues partant vers l'amont du fleuve Oyapock, vers Saut Maripa, direction Camopi pour rejoindre les campements d'orpaillage un peu plus loin dans la forêt, soit pour naviguer au niveau de la rivière Sikini en s'arrêtant au préalable sur Ila Bella pour le ravitaillement, puis rejoindre les placers situés dans

---

<sup>12</sup> Un placer alluvial est un lieu où un cours d'eau produit un dépôt d'alluvions présentant localement des concentrations naturelles élevées en minéraux lourds, sous forme de sables lourds.

la forêt ; le deuxième trajet concerne les pirogues partant d'Oiapoque, qui se dirigent vers l'aval. Elles peuvent avoir plusieurs destinations : soit prendre l'Approuague et gagner des campements d'orpailleurs au nord de Régina, soit aller vers Cayenne pour déposer les migrants, soit continuer vers Albina, ville située au Suriname, en face de Saint-Laurent du Maroni.



*Image 5 - Première station-service d'Oiapoque, avec des barils d'essence déjà préparés (photographie personnelle, 2021)*



*Image 6 - Deuxième station-service d'Oiapoque (photographie personnelle, 2021)*

« Une dizaine de piroguiers au moins se consacraient au transport de personnes et de marchandises (principalement à destination des orpailleurs) sur le fleuve Oiapoque, et une autre dizaine seraient spécialisés sur l'Approuague ou le transport en direction des côtes de la Guyane » (*idem*). Assignés à chacune des trois stations-services que propose la ville frontalière brésilienne, ces piroguiers remplissent et répartissent chaque soir les différents bidons d'essence nécessaire pour le voyage qui les attend (cf. Images 5 et 6). Sur ces pirogues, il est donc possible de retrouver des migrants, du combustible ou de l'alimentation, ainsi que « des denrées plus variées, des cigarettes aux parfums en passant par l'alcool, les vêtements, les médicaments et les produits de toilette, sans compter outils et ingrédients servant à toutes les phases de l'extraction de l'or » (*idem* : p. 164).

Afin d'atteindre les sites d'orpaillage, situés souvent profondément dans la forêt, les marchandises empruntent donc à la fois un itinéraire fluvial et terrestre. Lors de ces trajets, « l'un des premiers obstacles est en général la présence de barrières fluviales mises en place par les autorités françaises. Chaque barrière entraîne la constitution d'un système comprenant trois segments : le segment amont, pour amener les marchandises, depuis le port d'origine jusqu'au départ des contournements ; les sentiers de contournement eux-mêmes ; et le segment aval, qui reprend les marchandises pour les acheminer vers les zones de travail... Les barrières ne constituent pas la seule difficulté des piroguiers. Les rivières et fleuves de Guyane sont pleins de sauts et de rapides. Il faut souvent vider les pirogues et passer les marchandises par la terre avant de pouvoir continuer le voyage » (*idem* : pp. 156-159). C'est la mission des *petroleiro*<sup>13</sup> que de réaliser le passage de la charge d'une pirogue, entre chaque obstacle. Ces habitants du fleuve, résident souvent à proximité des grands sauts, des barrières ou encore à Ilha Bela et sont recrutés directement par le piroguier (*idem* : p.168). D'autres piroguiers, installés de manière permanente ou semi-permanente à l'intérieur des zones d'orpaillage, se chargent ensuite d'acheminer après les obstacles le fret jusqu'aux placers (*idem* : p. 178). Les piroguiers forment une catégorie à part dans le monde du *garimpo*. « Ils disposent d'une compétence technique relativement rare, et ils se consacrent souvent exclusivement à cette activité qui peut être très lucrative, alors que la plupart des autres *garimpeiros* circulent entre les différentes fonctions (ouvriers, porteurs, tenants de petit commerce sur Ilha Bela ou Oiapoque, etc.) » (*idem* : p. 171).

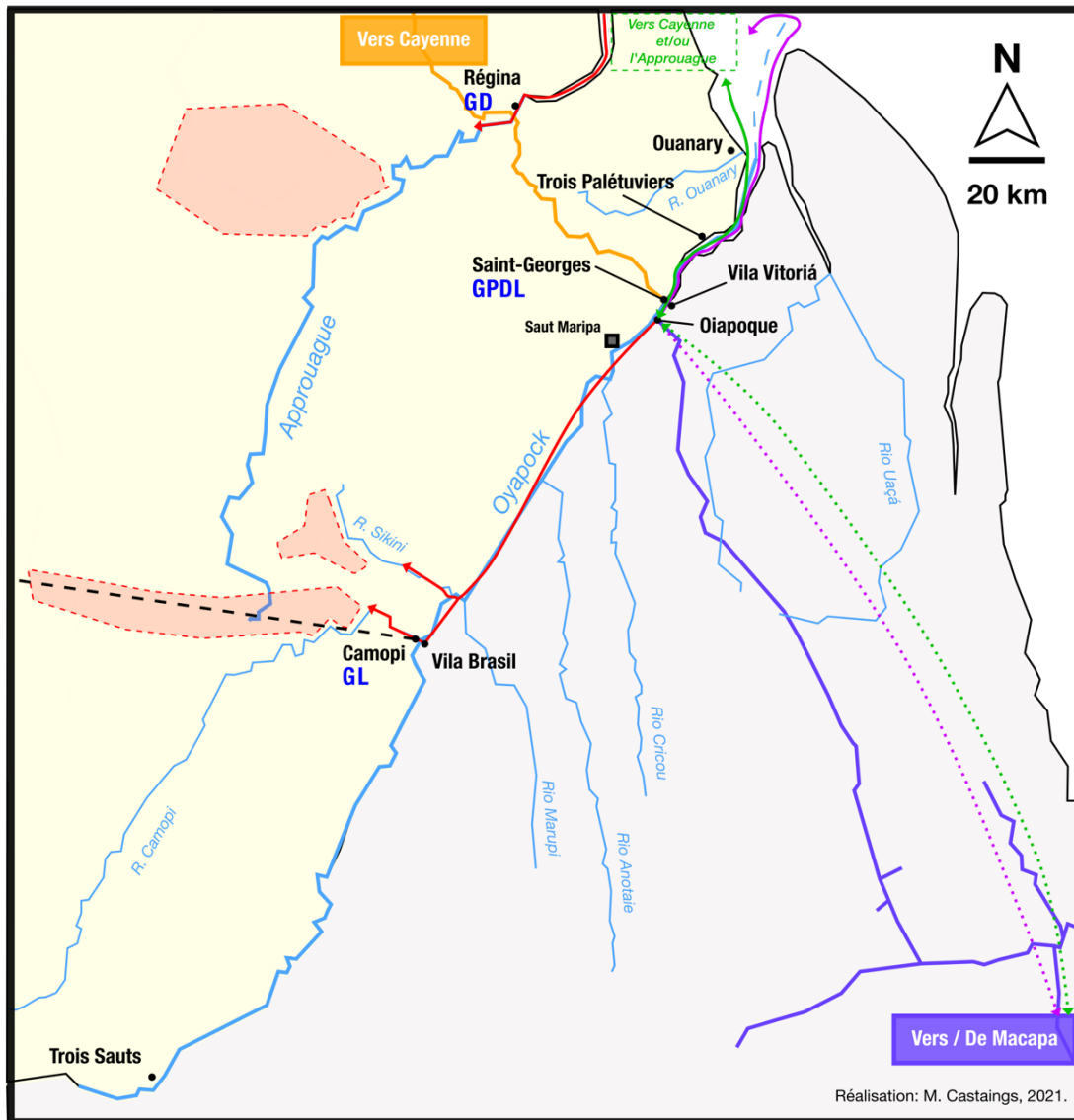
---

<sup>13</sup> Traduit en français par « pétrolier », ce terme désigne la fonction de porteur au sein du système *garimpeiro*.

Dans le *garimpo*, on considère que la profession de piroguier attire les « têtes brûlées », car du fait des interceptions fluviales par les forces de l'ordre brésiliennes et françaises plus fréquentes que sur terre, les piroguiers sont davantage exposés à des incidents, parfois violents.

Face aux conditions de vie et aux risques que ces personnes prennent pour transporter des marchandises de façon illégale côté guyanais, il est légitime de se demander qui sont-ils ? D'où viennent-ils ? Qu'est-ce qui les pousse à exercer cette profession dans un secteur illégal et potentiellement dangereux ?





### Mobilités illégales

- Guyane
- Etat brésilien de l'Amapá
- Point de rupture sur l'Oyapock
- Villes et villages principaux du fleuve
- Limite à partir de laquelle une autorisation préfectorale est nécessaire pour aller à Trois Sauts
- Route nationale guyanaise RN2
- Route fédérale brésilienne BR156
- Zones d'orpaillage illégal
- Mobilités quotidiennes liées à l'orpaillage
- Mobilités quotidiennes des coyotes
- Mobilités quotidiennes liées aux coyotes (migrants, réfugiés, travailleurs, prostituées...)
- Mobilités quotidiennes liées à la pêche illégale
- Trajet des marchandises issues de la pêche illégale
- Frontière maritime supposée entre la France et le Brésil
- GPDL** Poste de force régaliennne présent dans la ville / le village:
  - G = Gendarmerie
  - P = Police Aux Frontières
  - D = Douane
  - L = Légion étrangère

Carte 10 - Les mobilités illégales

### 3.1.2. *Les garimpeiros ne sont pas des bandits*

Grâce à son étude FAG/CNRS réalisée en 2017, Le Tourneau a permis de caractériser un échantillon de la population des orpailleurs clandestins présents en Guyane, en conduisant des entretiens avec 275 *garimpeiros*.

Du côté de l'est Guyanais, la majorité des *garimpeiros* sont brésiliens. La plus grande partie de ces orpailleurs viennent de l'État du Maranhão, qui est à la fois l'État le plus pauvre et le plus rural du Brésil, situé à plus de 500 km de la Guyane. La deuxième provenance principale de ces orpailleurs est l'état du Pará, voisin à celui du Maranhão et de l'Amapá. Ces deux provenances majoritaires chez les *garimpeiros* se justifient par une culture de l'orpaillage admise dans les traditions des populations de ces États. « *Beaucoup d'orpailleurs s'y sont fixés, achetant une maison à Itaituba ou à Santarém, et ils voyagent vers la Guyane française ou le Suriname à partir de cette base* » (Le Tourneau, 2021 : pp. 305-306). Le troisième État d'où proviennent le plus les orpailleurs interrogés est l'Amapá. Étonnamment, malgré son statut d'État frontalier avec la Guyane, la proportion d'orpailleurs provenant de l'Amapá est bien inférieure à celle du Maranhão ou du Pará. Cela peut s'expliquer par deux facteurs : l'Amapá présente une faible population, dont la majorité réside dans la capitale, annulant ainsi l'effet migratoire ; de plus, une partie des résidents de l'État sont en réalité nés au Maranhão ou au Pará, ayant donc déjà effectué une migration entre États voisins (*idem* : 307).

La population des *garimpeiros* n'est pas jeune, comme pourrait laisser penser l'idée du fait de l'activité qui est physique. Sur les 275 personnes interrogées lors de son étude, Le Tourneau a mis en évidence que 61% étaient âgés entre 30 et 50 ans. Cette faible proportion de jeunes est notamment dû à une meilleure qualification des moins de 30 ans, plus diplômés, leurs ouvrant ainsi de meilleures opportunités d'emploi au Brésil (*idem*, pp. 312-313). Dans cette population, il est possible de distinguer deux types de *garimpeiros* : les permanents et les intermittents. « *Les permanents ont fait du garimpo leur raison de vivre et ils n'ont pas de perspective en dehors de cet univers. Leurs parcours de vie le démontrent, même s'ils continuent souvent de raconter comment ils retourneront à une vie normale dès qu'ils auront obtenu assez d'or... Les intermittents, eux, fréquentent les placers pour des raisons précises et relativement ponctuelles, en général un besoin d'argent. Leur engagement dans le garimpo est discontinu et ils effectuent des allers et retours réguliers vers le Brésil, soit vers la zone où ils sont nés et où leur famille se trouve encore, soit vers Macapá, Belém, Santarém ou Oiapoque où ils ont acheté une maison avec les gains du garimpo. Ils viennent pour gagner*

*quelques centaines de grammes, payer une dette ou réussir un investissement. Ils passeront ensuite plusieurs années dans un nouvel emploi au Brésil. Toutefois, chaque fois qu'ils se trouveront en difficulté, l'orpillage leur apparaîtra comme une solution intéressante et ils pourront reprendre le chemin des chantiers » (idem : pp. 322-323).*

Certains *garimpeiros* font donc pertinemment le choix d'épouser ce système illégal. Néanmoins « *les orpailleurs clandestins ne nient jamais l'irrégularité de leur situation. Ils exploitent l'or dans une région où c'est interdit, et sont pleinement conscients de ce fait » (idem, p. 373).* Les orpailleurs y voient dans cette activité un moyen de gagner de l'argent. Ils revendiquent par ailleurs un statut de travailleur avant tout, souhaitant être considérés comme tel avant d'être catégorisés comme criminels (*idem, 373*).

La culture *garimpeiro* admise au Brésil, couplée à la nécessité de trouver un travail lucratif pour sortir de la pauvreté présente dans les États du Nord, permettent ainsi de donner de la légitimité au choix des *garimpeiros* à exercer leur activité.

### **3.2. La mutualisation des ressources dans les mobilités**

Sur le fleuve de l'Oyapock, les mobilités amont-aval sont caractérisées par des temps longs et un trajet souvent périlleux, qui plus est en saison sèche. L'enveloppe des distances-temps est très déséquilibrée, présentant les localités sur le haut Oyapock beaucoup plus isolées que sur le bas Oyapock (Joubert et Noucher, dans Noucher et Polidori, 2020 : p. 202). Ces conditions impliquent aussi des coûts de déplacements importants. Afin de pallier à ces facteurs, un phénomène de mutualisation est présent sur l'Oyapock, que ce soit chez des acteurs du privés, comme ceux du public.

Grâce à mes observations sur le terrain et mes entretiens, j'ai pu constater que la mutualisation des ressources dans le privé était très présente. J'ai par exemple pu voir le départ depuis Saut Maripa d'une pirogue brésilienne, amenant une famille d'une vingtaine de personnes jusqu'à Camopi ou Trois Sauts. La mutualisation des pirogues est aussi présente pour des trajets courts. Madame Thebaux m'a par exemple signalé qu'il était courant pour les habitants de Trois Palétuviers, de réaliser des départs groupés pour aller sur Saint-Georges.

La mutualisation des ressources est aussi présente dans les services publics. C'est par exemple le cas pour la CCEG qui, grâce à une convention passé avec le Parc amazonien de

Guyane, réalise la collecte des déchets issus des équipements électriques et électroniques sur Trois Sauts et Camopi, pour être amenés à Saint-Georges via Saut Maripa. Un partenariat avec l'association Kwala faya, grâce à la mutualisation de leurs pirogues, permet aussi des enlèvements d'ordures à Trois Sauts.

*« La mutualisation est une composante importante pour assurer la mobilité des communautés éloignées. Cet élément n'est pas chiffrable mais on peut considérer qu'il est un frein supplémentaire par rapport à des secteurs où l'indépendance en termes de mobilité semble plus facilement acquise » (idem).*

### **3.3. Développer les mobilités : réelle solution pour l'est Guyanais ?**

Les parties précédentes de ce rapport ont montré les mobilités contraignantes auxquelles fait face la population de l'Oyapock. Celles-ci sont notamment le reflet d'une région pauvre, qui ne connaît pas de développement économique conséquent, en comparaison avec l'ouest guyanais. De ce constat, les gouvernements ont impulsé et financés plusieurs projets pour développer les modes de transport rapides, à savoir la voiture, par la création d'infrastructures routières et l'avion par l'ouverture d'une ligne commerciale. Mais ces projets ont-ils vraiment été pensé pour le local ?

Le premier projet majeur voulant ouvrir l'est guyanais a été la construction de la route nationale RN2, au début des années 1990. Dans son rapport, Madeleine Boudoux d'Hautefeuille en souligne l'absence de résultats : *« les enjeux portés par les infrastructures routières en Guyane prennent en compte à la fois le désenclavement, facteur de continuité territoriale, et l'accès au foncier et à ses ressources. Ces enjeux constitueraient des leviers pour le développement socio-économique de la Guyane si l'on en croit les politiques qui encadrent l'aménagement du territoire. Or, la déclinaison de ces enjeux sur le terrain révèle des limites importantes, comme l'étude des cas du prolongement de la RN2 et de la route d'Apatou l'a démontré : capacités de mobilité réduite des populations locales, peu d'effets entraînants sur les économies désenclavées, mise en valeur des alentours de la RN2 limitée à l'exploitation forestière, appropriation non-contrôlée du foncier agricole aux alentours de la route d'Apatou... »* (Boudoux d'Hautefeuille 2014). Le second projet important ayant montré ses limites pour répondre aux ambitions de développement du territoire a été le pont. En effet, la justification de la construction du pont relève plus de positionnements politiques d'État à État, d'une volonté de collaboration internationale franco-brésilienne, que d'une ambition de développement local (Letniowska-Swiat, 2012).

Enfin, plus récemment, initialement pensé pour les habitants de Camopi afin d'améliorer leurs mobilités et favoriser un accès plus simple à Cayenne, la ligne commerciale aérienne entre Camopi et Cayenne montre aussi ses limites. Elle n'est aujourd'hui empruntée majoritairement que par les fonctionnaires en déplacement sur le haut Oyapock, les habitants de Camopi n'y voyant que peu d'intérêt (cf. *Partie 2.3.1. Les mobilités du privé : occasionnelles, spécifiques et locales*).

Ces constats sur les projets impulsés sur l'Oyapock, traduisent une gestion territoriale de la Guyane mal pensée, en discordance avec la réalité des besoins locaux. Comme l'a souligné le capitaine Lebeau lors de notre entretien, il y a un réel décalage entre les décisions gouvernementales prises, que ce soit du côté français, que du côté brésilien.

Néanmoins, plusieurs évènements récents laissent à penser qu'un tournant s'effectue pour le désenclavement de l'est Guyanais. L'élection le 2 juillet 2021, du nouveau président de l'assemblée de Guyane, Gabrielle Serville, amène une vague de renouveau pour la collectivité. Son programme, qui a pour but de hisser la Guyane au rang de carrefour mondial d'excellences, porte comme défi principal l'éducation. Il souhaite, en rattrapant le retard en matière d'équipements scolaires, en équipant tous les établissements de cuisines et en accentuant la lutte contre le décrochage et l'accompagnement des élèves en difficulté, atteindre l'objectif 0 enfant déscolarisé<sup>14</sup>.

Ce défi est en lien direct avec la création du nouveau complexe scolaire de Saint-Georges. Annoncé en décembre 2019, la cité scolaire a pour but de réunir un collège de 600 places, un lycée de 765 élèves, un internat de 140 places, un pôle dédié à la restauration et des équipements sportifs<sup>15</sup>. L'aboutissement des travaux étant prévu à la fin de l'année 2021, le projet fait appel à la notion de décentralisation des services d'éducation proposés sur l'Oyapock. Premier lycée de la rive, tout laisse à penser qu'il sera moteur d'un développement local. Effectivement, « *la décentralisation répond à deux types de justifications, touchant d'abord à la réforme de l'action et des finances publiques, pour améliorer l'efficacité et l'efficience de la fourniture et du financement des services et biens publics. Elle a aussi pour objet de rapprocher les institutions publiques des populations pour procurer à ces dernières*

---

<sup>14</sup> [https://la1ere.francetvinfo.fr/sites/regions\\_outremer/files/assets/documents/2021/06/03/programme\\_guyane\\_kontre\\_pour\\_avancer-1682968.pdf](https://la1ere.francetvinfo.fr/sites/regions_outremer/files/assets/documents/2021/06/03/programme_guyane_kontre_pour_avancer-1682968.pdf)

<sup>15</sup> <https://mbacity.com/fr/references/cite-scolaire-de-saint-georges-de-loyapock/>

*des réponses plus immédiates à leurs attentes mais également un moyen de les rendre ainsi plus facilement comptables de leur gestion. Dans un tel contexte, si ces deux justifications peuvent raisonnablement être remplies, on pourra affirmer que le développement local est non seulement une réponse, mais aussi un produit de la décentralisation » (Deberre, 2007).*

Ce développement local espéré pourrait être un élément modificateur dans les mobilités oyapockoises. Il est logique de se demander plus spécifiquement, comment les mobilités amont-aval vont être impactées par l'ouverture du complexe scolaire de Saint-Georges de l'Oyapock ?

## Conclusion

L'étude montre des similarités dans les mobilités amont-aval sur le fleuve, entre le haut et le bas Oyapock. La ville principale du haut Oyapock, Camopi, et la ville principale du bas Oyapock, Saint-Georges, centralisent les mobilités amont-aval. Regroupant les services publics d'intérêt (notamment la poste et la banque), les habitants des autres localités se déplacent occasionnellement sur ces villes, majoritairement pour des besoins administratifs ou lorsque la période des aides sociales arrive en début de mois. La relation frontalière est aussi très présente dans les mobilités amont-aval. L'utilisation mutualisée de pirogues brésiliennes permet aux familles des localités éloignées de se rendre à Camopi ou Saint-Georges pour beaucoup moins cher que si elles utilisaient leurs propres pirogues.

Cette mutualisation se retrouve aussi au sein des services publics, comme par exemple pour la collecte des déchets. La CCEG fait appel à la pirogue du Parc Amazonien de Guyane afin de collecter les déchets électroniques de Trois Sauts et Camopi, et ainsi pouvoir les ramener sur Saint-Georges. Très peu de services publics ont leurs propres pirogues, hormis les forces régaliennes présentes sur le territoire et les mairies des communes. Afin de pallier à ce manque de moyens, la plupart des services publics font appel aux transporteurs privés, propriétaires de pirogues. Grâce à des conventions de 4 ans, l'entreprise privée remplit le rôle de transporteur pour le service public. C'est par exemple le cas pour le ramassage scolaire sur Camopi ou Saint-Georges, ou bien des Centres Délocalisés de Prévention et de Soins (CDPS).

Bien que plus ou moins complètes pour le côté guyanais, les informations concernant les mobilités amont-aval sont partielles pour le fleuve. En effet, très peu d'informations sur les mobilités amont-aval brésiliennes ont pu être recueillies, n'ayant pas pu m'entretenir avec des acteurs brésiliens, la frontière étant fermée depuis mars 2020 à cause du COVID.

En plus de n'avoir pu conduire l'étude des mobilités amont-aval que du côté guyanais, j'ai fait face durant celle-ci à plusieurs facteurs impactant. Le premier facteur a été la barrière de la langue. La Guyane est un territoire polyglotte (*cf. Partie 1.2.1. L'influence des mobilités sur l'identité démographique et culturelle*), les différentes langues parlées étant fonction de la région. À l'est, les langues les plus répandues sont le brésilien, les différentes langues amérindiennes, le créole et le français. J'ai pu être confronté à cette réalité une fois sur Saint-

Georges, où la majorité de la population parle avant tout brésilien, le français étant la langue utilisée pour l'administratif. Plusieurs de mes contacts lors de nos entretiens m'ont souligné cette importance, mettant notamment l'Oyapock comme territoire brésilien avant d'être un territoire frontalier. Le deuxième facteur qui a impacté ma mission terrain a été la redondance des prises de contact par rapport à d'autres études. En effet, Saint-Georges étant une petite ville, la population en est proportionnellement petite. Il m'est arrivé que certains contacts ne souhaitent pas réaliser d'entretien, ayant déjà consacré du temps à des études de l'OHM ou du CNRS dans les derniers mois précédant ma venue. Le troisième facteur ayant impacté ma mission en Guyane a été les conditions sanitaires liées à la COVID. A mon arrivée, un couvre-feu était instauré de 19h à 5h le lendemain matin. Cela a impacté fortement les mobilités, notamment sur le fleuve Oyapock. La fin de l'année scolaire en Guyane, aux environs du 5 juillet, a aussi eu un impact conséquent sur mes prises de contacts. La plupart des instituteurs et enseignants utilisant la période estivale pour rentrer en métropole. Le quatrième facteur ayant impacté mon terrain a été la saison des pluies. A cette époque, la météo est changeante, rendant la navigation sur le fleuve complexe, voire dangereuse. Cela, couplé à la crise sanitaire, a fortement impacté mes possibilités de lieux d'observations, réduisant mes mobilités. Enfin, le dernier facteur ayant impacté mon terrain a été la qualité du réseau téléphonique. Il est courant à Saint-Georges de connaître des pannes de réseau, rendant les appels téléphoniques impossible. Ces pannes pouvant notamment s'étaler sur deux jours. Ces problèmes techniques récurrents ont influencé mes rendez-vous pour des entretiens.

Il serait donc intéressant de reproduire cette étude et la rendre la plus complète possible, en prenant en compte les différents facteurs ayant impacté la mission, notamment la barrière de la langue. Une personne bilingue en portugais et français pourrait réaliser des entretiens avec les institutions à la fois guyanaises et brésiliennes. La pratique du portugais faciliterait ses déplacements sur le fleuve, et lui permettrait de décrire plus finement les relations et les mobilités qu'a la population oyapockoise. Reconduire cette étude permettrait aussi de comprendre les changements dans les mobilités et ainsi décrire l'évolution de ces mobilités sur le territoire oyapockois.



## Bibliographie

Andro, Thaïs, Alexia Constantin, Gauvald Dulbecco, et Marianne Guihéneuf. 2019. « Mise en place d'un Observatoire International des Transports de l'Oyapock ». Polytech Tours.

Archimbaud, Aline, et Marie-Anne Chapdelaine. 2015. « Suicides des jeunes Amérindiens en Guyane française: 37 propositions pour enrayer ces drames et créer les conditions d'un mieux-être. » Ministère des Outre-Mer. <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/154000882.pdf>.

Armanville, Françoise. 2012. « Homes Indiens en Guyane française pensionnats catholiques pour enfants amérindiens 1948 - 2012 ». 2012. <https://www.guyaweb.com/assets/F.-ARMANVILLE-M2-Homes-Indiens-red.pdf>.

Bigo, Didier. 2010. « Frontières, territoire, sécurité, souveraineté ». Story. , CERISCOPE. 2010. <http://ceriscope.sciences-po.fr/content/part1/frontieres-territoire-securite-souverainete?page=5>.

Blancodini, Patrick. 2010. « Histoire des délimitations des frontières orientale et occidentale de la Guyane ». Document. 2010. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/typespace/frontier/popup/Blancodini.htm>.

Blancodini, Patrick, et Sylviane Tabarly. 2010. « Les frontières externes et les limites internes en Guyane, entre fragmentation, ruptures et interfaces — Géoconfluences ». Document. 2010. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/typespace/frontier/FrontScient9.htm>.

Botteau, Sandrine. 2011. « Être fonctionnaire dans les DOM-COM... Un « Eldorado » ? » Carrières Publiques. 2011. <https://www.carrieres-publiques.com/actualite-fonction-publique-etre-fonctionnaire-dans-les-dom-com-un-eldorado-d-290>.

Boudoux d'Hautefeuille, Madeleine. 2010. « La frontière et ses échelles: les enjeux d'un pont transfrontalier entre la Guyane française et le Brésil ». *Cybergeo: European Journal of Geography*, décembre. <https://doi.org/10.4000/cybergeo.23405>.

— — —. 2014. « La route, facteur de développement socio-économique? Une analyse des enjeux portés par les projets routiers en Guyane française ». *Espaces et sociétés* n° 156-157 (1): 177-95. <https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2014-1-page-177.html>.

Cambrézy, Luc. 2015. « Immigration et statistiques en Guyane ». *Autrepart* N° 74-75 (2): 193-214. <https://www.cairn.info/revue-autrepart-2015-2-page-193.htm>.

Combessie, Jean-Claude. 2007. « IV. Sondages, échantillons ». *La méthode en sociologie* 5e éd. <https://www.cairn.info/la-methode-en-sociologie--9782707152411-page-45.htm>.

Cornou, Alice. 2018. « Etude préfiguratrice: Observatoire International des Transports de l'Oyapock - OITO ».

Crété, Céline. 2015. « Piroguiers, Flux et Structuration de l'espace: les piroguiers de l'Oyapock et le pont binational. »

Dagicour, Ombelyne. 2020. « Géopolitique de l'Amazonie ». *Politique étrangère* Printemps (1): 135-46. <https://www.cairn.info/revue-politique-etrangere-2020-1-page-135.htm>.

Deberre, Jean-Christophe. 2007. « Décentralisation et développement local ». *Afrique contemporaine* n° 221 (1): 45-54. <https://www.cairn.info/revue-afrique-contemporaine-2007-1-page-45.htm>.

Demaze, Moïse Tsayem, et Sandrine Manusset. 2008. « L'agriculture itinérante sur brûlis en Guyane française: la fin des durabilités écologique et socioculturelle? » *Les Cahiers d'Outre-Mer. Revue de géographie de Bordeaux* 61 (241-242): 31-48. <https://doi.org/10.4000/com.3173>.

Duez, Denis, et Damien Simonneau. 2018. « Repenser la notion de frontière aujourd'hui. Du droit à la sociologie ». *Droit et société* N° 98 (1): 37-52. <https://www.cairn.info/revue-droit-et-societe-2018-1-page-37.htm>.

Fozzani, J., et D. Davy. 2019. « Urban expansion and population growth on the lower-oyapock: What is the impact of the bridge? » ENS. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02961075>.

« François-Michel Le Tourneau - La Guyane, terre de chercheurs d'or clandestins - 28 Minutes ». 2020. ARTE. <https://www.arte.tv/fr/videos/099139-001-A/francois-michel-le-tourneau-la-guyane-terre-de-chercheurs-d-or-clandestins/>.

Gardel, Antoine, et Damien Davy. 2020. « Estuaire, d'une rive à l'autre ». In *Oyapock et Maroni - Portraits d'estuaires Amazoniens*, Quae, 113-26.

Gómez, Luis Alejandro Avila. 2016. « Le bouclier guyanais est une île ». Text. <https://visionscarto.net>. Visionscarto. 9 décembre 2016. <https://visionscarto.net/le-bouclier-guyanais-est-une-ile>.

Granger, Stéphane. 2008. « La Guyane, un territoire Caraïbe en voie de sud-américanisation ». *EchoGéo*, n° 6. <https://doi.org/10.4000/echogeo.6503>.

— — —. 2011. « Le Contesté franco-brésilien: enjeux et conséquences d'un conflit oublié entre la France et le Brésil. » *Outre-Mers. Revue d'histoire* 98 (372): 157-77. <https://doi.org/10.3406/outre.2011.4577>.

Grenand, Pierre, Christian Moretti, Henri Jacquemin, et Marie-Françoise Prévost, éd. 2018. « Les Palikur: Une ethnomédecine dans un contexte de réadaptation permanente ». In *Pharmacopées traditionnelles en Guyane: Créoles, Wayãpi, Palikur*, 74-88. Guides illustrés. Marseille: IRD Éditions. <http://books.openedition.org/irdeditions/20327>.

Kouchner, Bernard, et Christiane Taubira. 2009. « FICHE QUESTION - Question N°: 47506 de Madame Christiane Taubira lors de l'Assemblée Nationale du 28/04/2009 ». 28 avril 2009. <https://questions.assemblee-nationale.fr/q13/13-47506QE.htm>.

« L'administration des fonctions régaliennes de l'État ». 2010. École supérieure de l'éducation nationale.

Lauvaux, Marion. 2018. « L'Est Guyanais: un territoire vaste et peu peuplé - Insee Analyses Guyane - 34 ». <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3675727>.

Laval, Pauline. 2016. « Captures estuariennes: Une ethnoécologie de la pêche

sur le bas Oyapock (frontière franco-brésilienne) ».

Le Tourneau, François-Michel. 2021. *Chercheurs d'or: l'orpaillage clandestin en Guyane française*. CNRS Editions.

Léglise, Isabelle. 2017. « Les langues parlées en Guyane: une extraordinaire diversité, un casse-tête pour les institutions ». *Langues et cité*, Les langues de Guyane, n° 29: 2-5. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01674470>.

Letniowska-Swiat, Sylvie. 2012. « Oyapock, un pont trop loin? Un pont pour quoi? » *Géoconfluences*. 2012. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/typespace/frontier/FrontDoc6.htm>.

Mathieu, Yvette. 2016. « ACCES AUX DROITS ET AUX SERVICES PUBLICS EN GUYANE: Compte rendu du déplacement du Défenseur des droits en octobre 2016 ».

Morange, Marianne, et Camille Schmoll. 2016. *Les outils qualitatifs en géographie: méthodes et applications*. Armand Colin.

Moulet, Didier, Pascal Saffache, et Anne-Laure Transler. 2006. « L'orpaillage en Guyane française: synthèse des connaissances ». *Études caribéennes*, n° 4 (juillet). <https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.753>.

Murray, David Seth. 2003. « L'évolution des frontières de l'état français et de l'identité culturelle basque: perspectives anthropologiques ». *Lapurdum. Euskal ikerketen aldizkaria | Revue d'études basques | Revista de estudios vascos | Basque studies review*, n° 8 (novembre): 375-88. <https://doi.org/10.4000/lapurdum.1164>.

Nicolas, Stéphanie. 2017. « Pou pon a dékolé? Les mobilités marchandes en Guyane en voie de restructuration? »

Noucher, Matthieu, et Laurent Polidori. 2020. *Atlas critique de la Guyane*. CNRS Editions.

Nourry, Mélodire. 2020. « La piste d'atterrissage de Camopi déclarée conforme: les travaux ont coûté 750 000 euros ». *Guyane la 1ère*. 26 octobre 2020. <https://la1ere.francetvinfo.fr/guyane/la-piste-d-atterrissage-de-camopi-declaree-conforme-les-travaux-ont-coute-450-000-euros-886420.html>.

Rahm, M., P. Thibault, A. Shapiro, T. Smartt, C. Paloeng, S. Crabbe, P. Farias, R. Carvalho, et P. Joubert. 2017. « Monitoring the impact of gold mining on the forest cover and freshwater in the Guiana Shield ». [https://www.wwf.fr/sites/default/files/doc-2017-10/1708\\_Rapport\\_Gold\\_mining\\_on\\_the\\_forest\\_cover\\_and\\_freshwater\\_in\\_the\\_Guiana\\_shield%202.pdf](https://www.wwf.fr/sites/default/files/doc-2017-10/1708_Rapport_Gold_mining_on_the_forest_cover_and_freshwater_in_the_Guiana_shield%202.pdf).

Schneider, Margot. 2020. « Étude spatio-temporelle d'une nouvelle localité urbaine à la frontière franco-brésilienne: le cas de Vila Vitória. »

Schröter, François. 1992. « Le système de délimitation dans les fleuves internationaux ». *Annuaire Français de Droit International* 38 (1): 948-82. <https://doi.org/10.3406/afdi.1992.3103>.

Soares, Christianni Lacy. 2013. « VILA BRASIL, ILHA BELA E CAMOPI: EFEITOS DA MIGRAÇÃO PARA OS GARIMPOS DA FRONTEIRA FRANCO-BRASILEIRA », 169.

Tritsch, Isabelle, Valéry Gond, Johan Oszwald, Damien Davy, et Pierre Grenand. 2012. « Dynamiques territoriales des Amérindiens wayãpi et teko du moyen Oyapock, Camopi, Guyane française ». *BOIS & FORETS DES TROPIQUES* 311 (311): 49. <https://doi.org/10.19182/bft2012.311.a20510>.

Valton, C. 1998. « Langues amérindiennes de Guyane française ». <http://www.cartographie.ird.fr/images/amazone/guyane.pdf>.

Vilhena Silva, Gutemberg de. 2017. « Litiges transfrontaliers sur le plateau des Guyanes, enjeux géopolitiques à l'interface des mondes amazoniens et caribéens ». *L'Espace Politique. Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique*, n° 31 (avril). <https://doi.org/10.4000/espacepolitique.4242>.

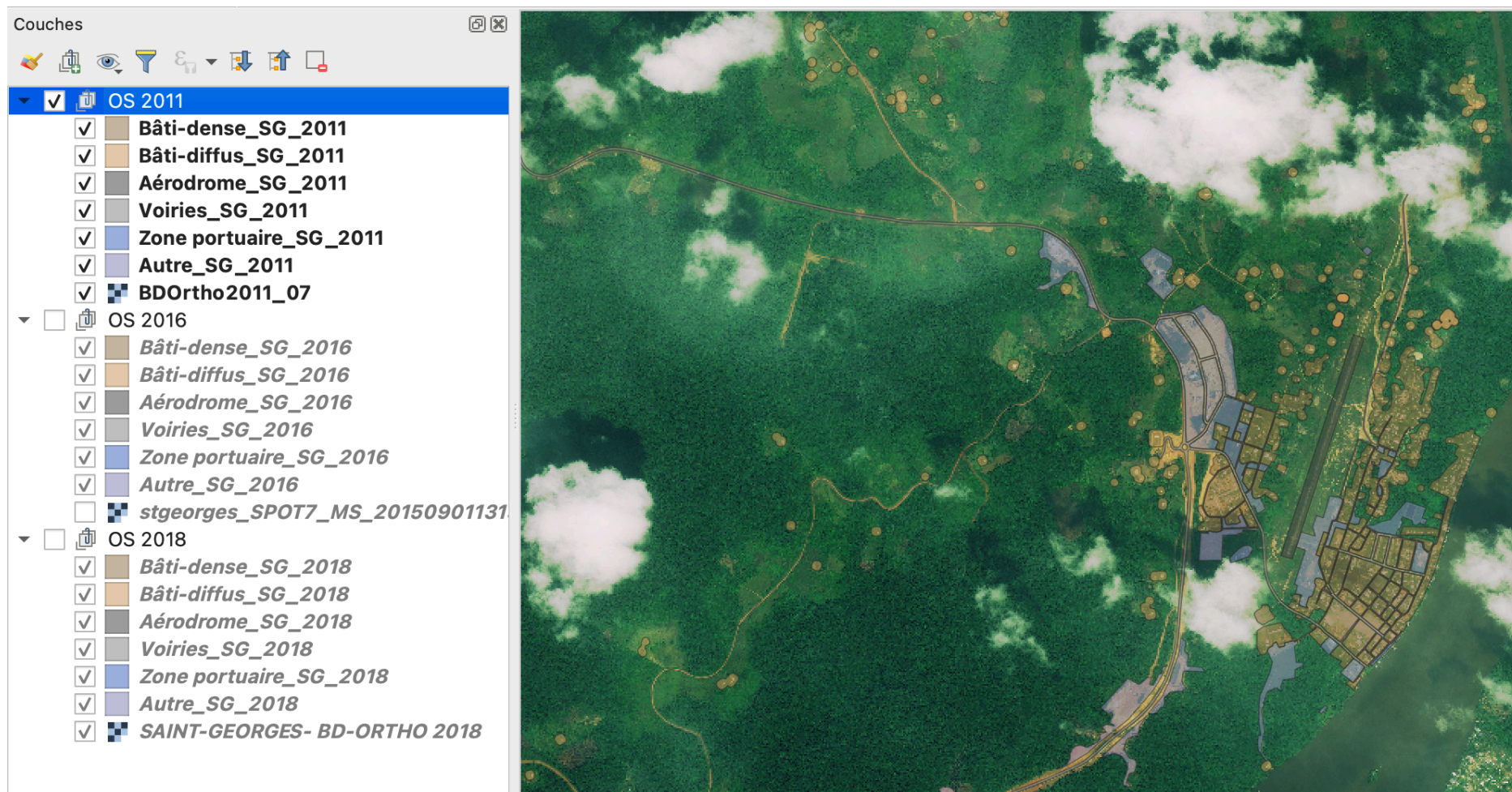
Ville, Muriel, et Paul Brousse. 2014. « Centres délocalisés de prévention et de soins: une approche pour les territoires isolés de Guyane ». *Territoires fragilisés: quelle stratégie pour la santé des populations?*, La santé en action, , n° 428: 36-38.

# Annexes

## Annexe 1 – Trame d’entretien, exemple pour la sphère « institutions »

<b>Interlocuteurs - sphère institutionnelle :</b> (organismes susceptibles d’affréter des pirogues pour avoir des éléments de chiffrages et d’historique)PAG, Dispensaire, Mairies, PAF, Préfecture, Douane, Éducation Nationale...			
<b>Demander question sèche / question des pluies à chaque fois</b>			
<b>Questions sur la personne qui passe l’entretien</b>			
- Depuis combien de temps êtes-vous en Guyane?			
- Que faites vous ici?			
- Pour combien de temps restez-vous?			
- Quelle est votre fonction			
Thématique	Question	Question supplémentaires	Données recherchées
<b>Dynamique des flux amont-aval</b>	Pour quelle activité utilisez vous des pirogues? Est-ce que vous affretez des pirogues? Sinon, faites-vous appel aux services d’une entreprise pour l’utilisation de pirogues?	Quels sont les trajets les plus réalisés? Connaissez-vous le lieu de départ et le lieu d’arrivée des pirogues? Avez-vous déjà effectué des comptages concernant l’affrètement de pirogues? Si oui, ces données sont-elles disponibles? Combien de pirogues vous affretez / mois environ? Combien de passagers par pirogues / mois environ? Combien de temps met-on pour relier les différentes localités?	Nb de pirogues / mois Nb passagers / pirogue / mois Nb personnes / mois Départ - arrivée des pirogues Destination avec le plus de voyageurs Départ avec le plus de voyageurs Trajets les plus fréquents
<b>Moyens de transports</b>	Quelles types de pirogues affretez vous?	Capacité en termes de voyageurs? Taille? Charge transportable? Moteur et carburant employé?	Caractéristiques de la pirogue (taille, charge transportable, capacité de voyageurs, moteur, carburant)
<b>Typologie de personnes</b>	Pour quelle typologie de personne affretez vous des pirogues?	Quelle est la nationalité? La catégorie socio-professionnelle? Moyenne d’âge?	Age, sexe, catégorie socio-professionnelle, nationalité, langues parlées
<b>Aérodrome Camopi</b>	L’aérodrome a-t-il un impact sur vos activités?	Comment décririez-vous cet impact?	
<b>COVID</b>	Le COVID a-t-il un impact sur vos activités?		
<b>Demande de contacts</b>	Dans le cadre de mon étude, auriez-vous des contacts susceptibles d’affréter des pirogues sur l’Oyapock?	N/A	
<b>Pour les écoles &gt; Comment a été géré le confinement?</b>			

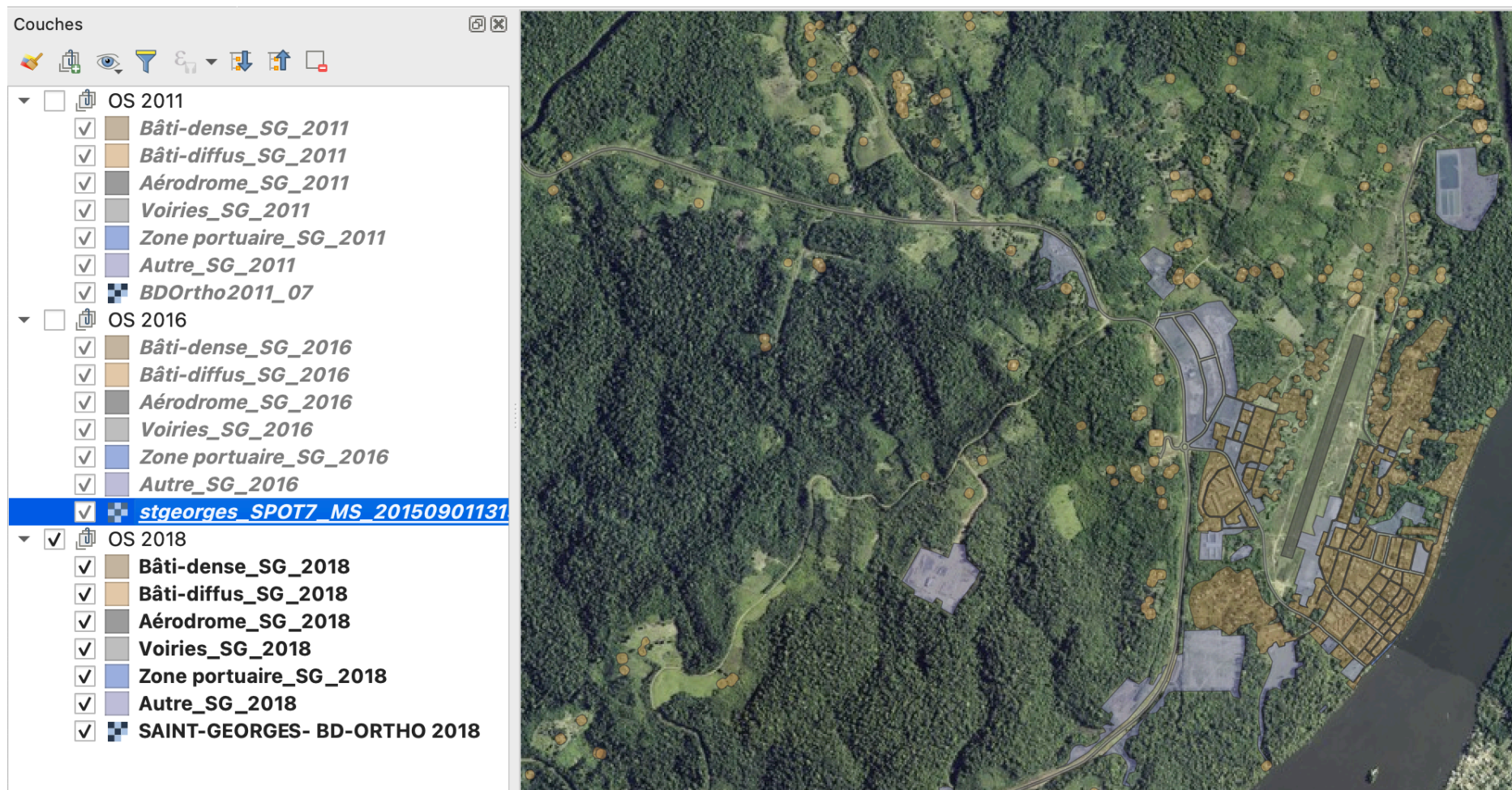
## Annexe 2 – Image de l'évolution de l'occupation des sols sur Saint-Georges pour la BD ORTHO 2011



## Annexe 2 – Image de l'évolution de l'occupation des sols sur Saint-Georges pour la BD ORTHO 2016



## Annexe 2 – Image de l'évolution de l'occupation des sols sur Saint-Georges pour la BD ORTHO 2018





## Annexe 2 – Tableau montrant l'évolution de l'occupation des sols sur Saint-Georges

Classe	Sous-classe I	Description	Superficie	Superficie	Superficie	Evolution	Evolution	Moyenne évolution 2011 - 2018
			2011 (en m2)	2016 (en m2)	2018 (en m2)	2011 - 2016	2016 - 2018	
Sols artificialisés	Sols bâtis	Bâti dense	768732	912576	948160	16%	4%	10%
		Bâti diffus	430978	446535	505206	3%	12%	8%
	Sols revêtus	Voirie	273151	275878	275908	1%	0%	0%
		Aérodrome	73769	73769	73769	0%	0%	0%
		Zone portuaire	2623	2623	2623	0%	0%	0%
	Autre	Espaces artificialisés et sols nus divers	763308	1002440	1148880	24%	13%	18%

### Annexe 3 – Compte-Rendu d’entretien, exemple avec Madame Schneider

<b>Compte rendu d’entretien</b>	
<b>Date</b>	26/05/2021
<b>Heure de début</b>	14h02
<b>Heure de fin</b>	14h58
<b>Condition</b>	Zoom
<b>Catégorie</b>	Institutionnel
<b>Personnes présentes, fonction et entreprise</b>	Margot Schneider, stagiaire au CNRS

#### **Son parcours, son expérience et ses travaux**

M2 Dynamique des Pays Émergents, AgroParisTech / Sorbonne

Elle travaille sur la Guyane depuis son Master 1.

Elle est restée 1 mois et demi en 2020, pour travailler sur Vila Vitoria, afin de retracer la géohistoire, pourquoi à cet endroit, quel est le peuple, quelle est la dynamique démographique etc. Juste à côté se trouve Casa do professor, un groupement d’habitations de professeurs français.

Cette année, la frontière est fermée, donc sujet qu’elle étudie est : qu’est-ce que le COVID a révélé sur la frontière, la population et les nouvelles pratiques.

Quelques observations de son étude :

« La frontière n’est pas fermée, le COVID a touché les plus démunis, et a montré une réelle différence socio-économique entre Régina et Saint-Georges. Saint-Georges a été un cas d’exemple pour la Guyane, en termes de contrôles, 3 habitants sont allés en procès pour non-respect du confinement. »

#### **Données amont-aval / contacts**

Oyamak à Saint-Georges est un lieu où beaucoup d’Amérindiens s’y rendent notamment pour la CAF, début de mois. Ils habitent sur les localités du Haut Oyapock.

Valentin → Taxi indépendant

Castello → situé au niveau du ponton principal, il fait le transport du CDPS, 1 fois par semaine réalise le trajet Trois Palétuviers > Saut Maripa > Trois Sauts

Pirogue affrétée pour Saint-Georges – Trois Palétuviers

Ponton principal > pirogues affrétées par la Mairie

Association de piroguiers → maintenant illégal donc ils ne portent plus de chasubles  
2 associations à Oyapock → 1 à Vila Vitoria et 1 à Saint-Georges  
Club de kayak → horaire spécifique pour éviter de se faire prendre  
René (créole) → sur le marché, très tôt le samedi. Gabaret – Saint Georges en pirogue

### **Trajets effectués sur l'Oyapock**

Saut Maripa par la piste directement > 30 minutes en petite saison sèche (octobre)

SG > Trois Palétuviers

SG > Saut Maripa > Camopi

Pourquoi prennent-ils la voiture, une fois qu'ils déchargent à Saut Maripa quand ils viennent de Camopi, au lieu d'aller directement à Saint-Georges en pirogue ?

SG > Camopi

Espérance = quartier amérindien Palikur

Quartiers plus récents = Brésiliens

Piste aérodrome = beaucoup de quartiers le long

### **Sa perception de l'Oyapock**

Il y a vraiment une fracture entre le bas Oyapock dont Ouanary représente la localité importante, et le Haut Oyapock où Camopi est aussi le point névralgique. Puis le tripode (SG / OI / VV) qui est le trait d'union entre les deux.

Trois Palétuviers – Marabou

Saint-Georges – Vila Vitoria

Camopi – Vila Brasil

Il y a toujours deux villages qui se font face.

Le seul point qui pourrait être considéré comme « hors » Oyapock est Saut Maripa, c'est un point important de rupture de charges, qui n'est pas inclus dans le haut ni le bas Oyapock.

## **Résumé**

Le projet GéOyapock, lauréat de l'appel à projets de 2019 du Labex DRIIHM et de l'OHM Oyapock, a pour ambition d'assurer l'observation et l'analyse diachronique des mobilités transfrontalières sur l'hydro-système Oyapock. L'un de ses objectifs est d'engager un changement d'échelle dans l'analyse des mobilités en étudiant les déplacements Est-Ouest (d'une rive à l'autre) mais aussi les déplacements Nord-Sud (amont/aval) pour porter un regard plus global sur les trajectoires de mobilité. Du fait de la frontière franco-brésilienne fermée à cause du COVID, ce mémoire retranscrit la méthodologie employée pour l'étude des mobilités amont-aval sur le fleuve Oyapock, ainsi que ses résultats. Bien que partielles, les informations issues du terrain réalisé sur Saint-Georges et ses environs, permettent de décrire les mobilités amont-aval des acteurs guyanais sur cette zone, en affirmant une vision de l'Oyapock comme bassin de vie et non comme frontière.

## **Sumário**

O projeto GéOyapock, vencedor da convocação de projetos da Labex DRIIHM e da OHM Oyapock em 2019, visa assegurar a observação e a análise diacrônica das mobilidades transfronteiriças no sistema hidráulico Oyapock. Um de seus objetivos é iniciar uma mudança de escala na análise das mobilidades, estudando os movimentos Leste-Oeste (de uma margem para outra), mas também os movimentos Norte-Sul (montante/jusante), a fim de dar uma visão mais global das trajetórias de mobilidade. Devido ao fato de que a fronteira franco-brasileira está fechada por causa da COVID, esta dissertação descreve a metodologia utilizada para o estudo da mobilidade a montante e a jusante no rio Oyapock, assim como seus resultados. Embora parciais, as informações obtidas do trabalho de campo realizado em Saint-Georges e seus arredores nos permitem descrever a mobilidade a montante e a jusante dos atores guianeses nesta área, afirmando uma visão do Oyapock como uma bacia viva e não como uma fronteira.

## **Summary**

The GéOyapock project, winner of the 2019 call for projects from the Labex DRIIHM and the OHM Oyapock, aims to ensure the observation and diachronic analysis of transboundary mobilities on the Oyapock hydro-system. One of its objectives is to initiate a change of scale in the analysis of mobilities by studying East-West movements (from one shore to the other) but also North-South movements (upstream/downstream) in order to take a more global look at mobility trajectories. Due to the fact that the Franco-Brazilian border is closed because of the COVID, this dissertation describes the methodology used for the study of upstream-downstream mobility on the Oyapock River, as well as its results. Although only partial, the information obtained from the fieldwork carried out in Saint-Georges and its surroundings allows us to describe the upstream-downstream mobility of Guyanese actors in this area, affirming a vision of the Oyapock as a living basin and not as a border.