



LE PONT SUR L'OYAPOCK : ENTRE OUVERTURE ET FERMETURE. LES PARADOXES D'UN OBJET SOCIO- TECHNIQUE QUI LIE ET QUI DÉLIE

Priscilla THÉBAUX¹, Christelle GRAMAGLIA²
et Damien DAVY³

C'est en 1997 que les présidents Jacques Chirac et Fernando Henrique Cardoso évoquent pour la première fois la construction d'un pont routier sur l'Oyapock pour relier la Guyane Française et l'état brésilien d'Amapá. La frontière franco-brésilienne n'a été stabilisée qu'en 1900. C'est un arbitrage suisse qui a permis de mettre fin à un conflit de près de deux siècles pour le contrôle des territoires nord du bassin versant de l'Amazonie. Si cette décision diplomatique a défini les nationalités des populations en fonction de leur localisation de part et d'autre de l'Oyapock, les Amérindiens ont continué à naviguer d'une rive à l'autre, utilisant le fleuve comme une voie de communication privilégiée (Davy *et al.*, 2011). Si bien que la région a pu être qualifiée de « *tout petit monde sans frontière* » (Grenand, 2012, p.3).

Il semble que la véritable rupture territoriale sur cette frontière ait eu lieu au moment de la construction du pont : un ouvrage à haubans de 378 mètres de longueur et 83 mètres de hauteur qui a coûté près de 50 millions d'Euros. Les travaux commencés en 2008, s'achèvent en septembre

1. Doctorante en anthropologie à l'OHM Oyapock. USR mixte Laboratoire Ecologie Evolution des Interactions Systèmes Amazoniens (CNRS - Université de Guyane-Ifremer), CNRS, Cayenne. priscilla.thebaux@cnrs.fr

2. Sociologue, Chargée de recherche en sciences sociales. UMR Gestion de l'eau, acteurs et usages, INRAE, Montpellier. christelle.gramaglia@inrae.fr

3. Anthropologue, directeur de l'OHM Oyapock. USR mixte Laboratoire Ecologie Evolution des Interactions Systèmes Amazoniens (CNRS - Université de Guyane-Ifremer), CNRS, Cayenne. damien.davy@cnrs.fr

<https://doi.org/10.54695/pal.119.209>





2011 mais il faut attendre mars 2017 pour que le pont soit partiellement ouvert à la circulation. Situé en pleine Amazonie, loin des centres économiques de la Guyane française et de l'Amapá, déconnecté des principales infrastructures routières, cet équipement a de quoi surprendre. Le pont censé rapprocher les deux rives de l'Oyapock aurait-il, paradoxalement, contribué à les éloigner ? En organisant le franchissement de la frontière, il la matérialise et l'active, donnant précisément à voir ce que disait métaphoriquement Georg Simmel : « *il nous faut d'abord concevoir en esprit comme une séparation l'existence indifférente de deux rives, pour les relier par un pont* » (Simmel, [1909] 1993, p.166).

En conséquence, ce pont est décrit à la fois comme un « *symbole de coopération* »⁴ et comme un nouveau « *mur de Berlin* »⁵. Comment peut-il incarner simultanément des aspirations libre-échangistes et la volonté des Etats concernés de délimiter précisément leur territoire pour mieux les contrôler ? Si des travaux ont souligné le rôle diplomatique de cet équipement avant et pendant sa construction (Boudoux d'Hautefeuille, 2012), nous avons voulu vérifier ce qu'il en était avant et après son ouverture. Les relations internationales entre la France et le Brésil ont-elles évolué depuis ? Comment les acteurs locaux ont-ils perçu le pont à différentes périodes et en font-ils, aujourd'hui, usage ? Leur rapport à la frontière en a-t-il été changé ? Cet article propose de mêler géographie des frontières et sociologie des techniques pour penser les propriétés politiques du pont de l'Oyapock considéré comme une matérialité « agissante » (Akrich *et al.*, 2006). Nous examinons notamment ses effets sur les relations et les pratiques sociales transfrontalières qu'il contribue à réguler.

1. ENQUÊTE SUR UN ÉQUIPEMENT SOCIO-TECHNIQUE FRONTALIER

A. Penser la frontière et les objets sociotechniques qui l'incarnent

Les espaces frontaliers sont perçus comme des espaces à part où se cristallisent les enjeux économiques, sociaux et politiques, générant souvent des frictions voire des conflits. L'Oyapock ne fait pas exception (Vidal de la Blanche, 1902 ; Granger, 2012). Le contesté franco-brésilien comme on le nommait à la fin du XIX^e siècle, désigne le différend qui a opposé les deux pays à propos de la délimitation de leurs territoires, jusqu'à ce que le fleuve s'impose comme ligne de partage au tournant du XX^e siècle. S'ils sont peu connus, ces événements sont parfois évoqués en Guyane pour exprimer des craintes « d'invasion » ravivées par la construction du pont (De Vilhena Silva *et al.*, 2019). D'autant que la frontière franco-brésilienne est caractérisée par le déséquilibre entre les deux territoires qu'elle sépare, tant pour ce qui concerne la superficie que la démographie ou le niveau de vie (De Vilhena Silva et Granger, 2017). L'Amapá, à l'extrémité nord du Brésil,

4. France Guyane, « Un trait d'union culturel de chaque côté de l'Oyapock », 26/02/2012.

5. Médiapart, « La Guyane sud-américaine ! », 16/04/2012.





seule région amazonienne non reliée par voie terrestre au reste du pays, est à elle seule plus d'une fois et demie plus grande et plus de deux fois plus peuplée que la Guyane. Le manque d'infrastructures et de services publics côté brésilien génère des migrations qui ne se résument pas à l'orpaillage clandestin. Les enfants brésiliens scolarisés à Saint-Georges de l'Oyapock, par exemple, représentent une part notable des passagers qui traversent quotidiennement le fleuve à bord de pirogues (Davy *et al.*, 2020).

La frontière est, selon les points de vue, un obstacle à franchir, une barrière à défendre, ou une opportunité pour la coopération. Les perceptions changent selon le lieu et l'échelle considérés. Là où les gouvernements nationaux affichent, depuis les années 1990, un intérêt commun pour le développement de relations partenariales, les récents aménagements et leurs conséquences administratives, notamment le renforcement des contrôles douaniers, donnent l'idée d'une frontière qui se ferme et qui dans le même temps, paradoxalement, est menacée. Les travaux de géographie le confirment, les espaces limitrophes sont dotés à la fois de qualités intégratives et ségrégatives (Anderson et de la Rosa, 1991 ; Haase et Wust, 2004 ; Novosselof, 2017). Pour ce qui concerne la frontière franco-brésilienne, il ne s'agirait pas tant de connecter les populations des deux rives de l'Oyapock (ou de contrôler leurs mouvements), que de mettre en contact les pays de l'espace économique européen et ceux du *Mercado Común del Sur* (Mercosur) (Boudoux d'Hautefeuille, 2010). Le pont est, à ce titre, un objet concret, solide et pérenne destiné à servir de passerelle et de tremplin à des échanges économiques internationaux qu'une flottille de pirogues n'a pas la capacité de soutenir.

La démarcation physique entre le Brésil et la Guyane Française, attestée par la présence de postes douaniers aux abords du pont donne toutefois aux lieux un nouveau caractère solennel et régalien. Jusqu'au début des années 2000, les communes de Saint-Georges de l'Oyapock et d'Oïapoque étaient plutôt considérées comme des « marges lointaines » (Granger, 2012, p.83) de leurs territoires national et régional respectifs, ce qui engendrait une certaine tolérance concernant les règles de circulation des biens et des personnes. En cela, le pont incarne et active, au niveau régional, une frontière qui n'en était pas vraiment une. L'ouvrage s'impose aussi, au plan international, comme « *un pont entre les peuples et les pays* », un « *symbole du rapport entre l'Union Européenne et l'Amérique Latine* » malgré une distance de plusieurs milliers de kilomètres⁶. L'Oyapock est ainsi présenté comme « *le point de la rencontre entre deux mondes* » qui sont « *séparé[s] par l'océan et uni[s] par l'Oyapock* »⁷. La présence du pont offre en outre à cet espace des confins une visibilité nouvelle, tant rive brésilienne (Oïapoque est à plus de 500 kilomètres de Macapá, la route qui y conduit est encore, sur une centaine de kilomètres de piste, impraticable une partie de l'année), que rive française (Saint-Georges de l'Oyapock est située à l'extrémité de la

6. Propos recueillis le 5/07/2015 auprès d'un enseignant de Saint-Georges de l'Oyapock.

7. France Guyane, « Le point de rencontre entre deux mondes », 22 et 23/03/1999.





route nationale 2 (RN2), à 180 km de Cayenne). Avec lui c'est la matérialité de la frontière qui apparaît sur les rives du fleuve : les postes frontières renforcent la présence des Etats, comme les drapeaux et les panneaux de signalisation annoncent le passage d'un pays à l'autre. Par ces quelques objets, les autorités françaises manifestent leur présence et entendent affirmer leur souveraineté sur une région des confins longtemps négligée.

Ces remarques préliminaires sur les intentions des concepteurs du pont de l'Oyapock suffiraient à conférer à l'ouvrage un sens politique. Cet équipement est le premier jalon de ce qui pourrait devenir un nouvel axe des relations commerciales internationales. Il ne s'agit pas simplement d'enjamber un obstacle physique le plus aisément possible, mais de fabriquer un pont capable de matérialiser des ambitions et des engagements diplomatiques. Il a été imaginé dans une période particulière propice au renouvellement de la coopération entre la France et le Brésil dont la frontière commune est ainsi passée de « *marge* » à « *interface* » selon Boudoux d'Hautefeuille (2012). L'historien des techniques Langdon Winner (2002) l'avait déjà souligné à propos de ponts new-yorkais, dont la taille avait été choisie en fonction des idées ségrégationnistes de leur concepteur : les objets sont pensés pour discipliner les pratiques. Les choix techniques sont aussi des choix politiques.

La sociologie des techniques nous permet d'appréhender ces différents effets, prévus ou imprévus. Développée à partir des années 1980 dans le monde anglo-saxon et francophone, elle rejette l'idée d'un développement autonome des objets et plus largement de la technique (Akrich *et al.*, 2006 ; Bijker, 2010 ; Winner, 2002). Au contraire, elle adopte une perspective constructiviste qui permet de rapporter les choix techniques, souvent présentés comme des évidences, au contexte social qui oriente entièrement le processus d'innovation. Il s'agit de comprendre « *sous quelles conditions et selon quels mécanismes, l'introduction d'une nouvelle technologie peut aboutir à la recomposition partielle des relations qui définissent notre société* » (Akrich, 1987, p.161). Les sociologues considèrent d'ailleurs que ce ne sont pas les qualités intrinsèques d'un objet sociotechnique qui expliquent son succès ou son échec, mais bien la capacité de ses concepteurs à modifier au préalable l'environnement dans lequel il s'insère afin de lui faire correspondre (Akrich *et al.*, 1988). Un travail d'intéressement est alors nécessaire pour adapter mutuellement l'innovation et le public auquel elle est destinée. L'impossibilité d'emprunter le pont de l'Oyapock et d'éprouver son efficacité pendant presque 6 ans, a alimenté les controverses. Ainsi, notre temps d'observation correspond à une période de flexibilité interprétative de cet équipement, qui nous a permis de le considérer comme un objet sociotechnique « fluide » : son identité n'était pas encore fixée, elle se transformait en fonction des tentatives d'appropriation ou de détournement tant de l'objet que de ce qu'il représente (Akrich, 1993).



B. La collecte des matériaux

Cet article s'appuie sur une recherche sociologique menée en plusieurs temps. D'abord une enquête ethnographique d'avril à août 2015, soit deux ans avant l'ouverture du pont, puis un travail de mise à jour des données entre 2017 et 2020, après ouverture⁸. Durant la première phase, une étude de la presse a été réalisée, puis des entretiens semi-directifs ont été menés.

Nous avons donc inventorié tous les articles ou enregistrements de presse française sur une période allant de l'annonce du projet de pont, en novembre 1997, au moment de l'enquête de terrain, en juillet 2015. Au total, 607 références mentionnant le pont de l'Oyapock ont servi à l'analyse. Elles proviennent de 37 médias différents, dont 9 guyanais. Nous avons dû écarter 14 publications faute de pouvoir y accéder, mais 593 ont pu être analysées, soit 97% du corpus identifié. Les articles, vidéos et émissions radiophoniques, rassemblés sur la base d'une recherche par mots clés « pont Oyapock », ont d'abord été classés dans un tableau en fonction de leur origine géographique, leur support, leur année de publication ou de diffusion. Par la suite, nous les avons ordonnés en fonction de la teneur du discours : place accordée au pont, qualificatifs pour en parler, élément déclencheur de la publication, sujets associés, ton et acteurs concernés, ou encore, l'échelle des enjeux évoqués.

Nous avons également recueilli des témoignages d'acteurs locaux : professionnels et habitants des rives françaises de l'Oyapock. Nous avons ciblé différents profils de personnes susceptibles d'exprimer des attentes et des intérêts particuliers en rapport avec le pont. Rappelons qu'au moment de l'enquête, l'ouverture de l'ouvrage était annoncée, mais toujours reportée. Nous avons donc rencontré trois professionnels de santé, deux élus et responsables administratifs, un représentant de la communauté amérindienne palikur de Saint-Georges, ainsi que deux journalistes régionaux, non domiciliés dans la commune. Nous avons complété ces échanges par la passation d'un grand nombre d'entretiens courts, rendus possibles par une observation de plusieurs mois sur le terrain. Au total, 125 personnes ont été interrogées. Parmi elles, 48% vivent dans le bassin de l'Oyapock. La population de l'agglomération cayennaise représente 40% du panel, les autres habitent dans les communes de l'ouest guyanais ou à Régina, seule commune située entre Saint-Georges et Cayenne.

8. Cette étude a été intégralement financée par le Labex DRIIHM/IRDHEI (ANR-11-LABX-0010) via l'OHM Oyapock du CNRS.





2. MÉDIAS ET PERCEPTIONS RIVERAINES : UN PONT POUR QUI, UN PONT POUR QUOI ?

A. Un pont moderne ?

L'analyse des déclarations officielles confirme que le pont de l'Oyapock sert en premier lieu des objectifs politiques internationaux. Ceux-ci n'ont pas échappé aux commentateurs qui y ont vu, avant tout, un symbole à la fois prometteur et exagéré. Dans les articles de presse publiés avant mars 2017, date de la mise en service de l'ouvrage, les critiques portent surtout sur la dépense publique. Le pont est désapprouvé à cause de son coût. Comme l'explique un éditorialiste guyanais, ce n'est pas l'intention diplomatique qui pose problème, mais la priorisation d'investissements ruineux qui ne profitent pas directement aux populations riveraines : « *A ce moment-là, on fait une statue. Ça coûtera moins cher et ça sera tout aussi symbolique* »⁹. L'utilité de l'ouvrage est battue en brèche, les besoins de circulation étant largement couverts par l'offre piroguière locale.

Par ailleurs, l'implantation du pont, situé à 3,6 km de la petite ville de Saint-Georges de l'Oyapock (alors qu'il est directement connecté au bourg d'Oïapoque), renforce l'impression d'éloignement. La plupart des habitants ne disposent pas de véhicule motorisé¹⁰, ils ne peuvent donc pas se rendre jusqu'à l'ouvrage par leurs propres moyens. Avant son ouverture, le sentiment partagé d'un pont déconnecté des préoccupations des riverains se retrouve aussi dans le discours de certains fonctionnaires de la Police aux Frontières (PAF). Fermé durant 6 ans, il était considéré comme une attraction touristique plutôt que comme un équipement permettant de traverser la frontière, comme l'exprime cette proposition d'un agent de la PAF qui souhaitait faire payer la visite aux touristes : « *le pont n'ouvrira jamais, autant développer le côté touristique !* »¹¹. Au sein même des agents de l'Etat chargés d'incarner ce symbole et d'en organiser le fonctionnement, la légitimité de l'ouvrage est remise en cause. Les doutes exprimés portent en outre sur le choix d'un emplacement dans une zone faiblement dynamique, mal desservie par des routes en mauvais état depuis Cayenne ou Macapá, *a fortiori* pour les habitants de cette région périphérique inégalement développée. Pour les élus locaux français, le pont apparaît comme la manifestation d'un désir de conquête déconnecté des réalités de terrain.

En 1997 déjà, la modernisation du territoire avait été avancée comme argument en faveur de la construction du pont : « *Cayenne est un cul-de-sac.*

9. Entretien du 15/07/2015 avec T. M., fondateur du site d'informations Le Kotidien.

10. Dans une étude récente (Andro *et al.*, 2019), il a été recensé qu'environ 53% d'un échantillon de 316 usagers de la frontière possédaient un véhicule contre 58% de guyanais (INSEE 2015). La moyenne nationale étant de 81%, (INSEE, 2019). Cet échantillon est sûrement surévalué et ce taux pour tous les habitants de la frontière est sûrement inférieur à 50%.

11. Propos recueillis le 11/08/2015 auprès d'un agent de la PAF.





On ne peut pas vivre comme au siècle dernier [sic] » avait répondu le président Chirac à un étudiant guyanais, inquiet des conséquences négatives que pourrait avoir la conception d'un tel ouvrage¹². Pour autant, il semble que la modernité n'ait pas le même sens pour les populations locales en demande d'équipements et de services publics plus fondamentaux dans le domaine de la santé et de l'éducation. Si l'on se réfère aux travaux de la sociologie des techniques, le pont de l'Oyapock cumule les handicaps (Akrich *et al.*, 1988). Ses concepteurs l'ont imposé de loin, toutes les décisions ont été prises au niveau de l'État central. Du côté brésilien, la course aux infrastructures est d'ailleurs particulièrement usitée par l'État central qui, depuis les années 2000, multiplie les constructions de routes et de ponts dans le cadre du projet sud-américain Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale sud-américaine (IIRSA). Ces aménagements s'étendent de plus en plus, ouvrant de nouveaux espaces à la circulation, mais leurs bénéfices en termes de développement économique et social sont faibles (Boudoux d'Hautefeuille, 2012). La construction du pont de l'Oyapock s'inscrit dans un objectif de désenclavement des États amazoniens du Brésil, qui échappe aux riverains. Le manque d'information, le délai de plusieurs années avant l'ouverture ont longtemps fait penser à un échec. Aucune des conditions nécessaires à l'appropriation n'ont été réunies. Les spéculations et les discours critiques ont alors proliféré.

B. Controverses autour du pont avant son ouverture

L'analyse du corpus de presse montre qu'un discours négatif¹³ à l'encontre du projet est apparu avant même le commencement des travaux. Au regard de la figure 1, il semble qu'au cours des premières années, le projet du pont a été plutôt favorablement évalué par les médias. Toutefois, le ton du discours change à partir des années 2000, période durant laquelle craintes et critiques ont commencé à s'aiguïser. La seule exception est 2008, où la rencontre des présidents Luiz Lula da Silva et Nicolas Sarkozy à Saint-Georges de l'Oyapock, replace l'ouvrage au centre de l'attention, créant un effet d'annonce qui a pu contribuer au retour temporaire d'une opinion positive. Les discours critiques reprennent ensuite jusqu'en 2011. Pendant cette période, les travaux font l'objet de retards répétés. Deux autres tendances sont observables : d'une part l'équilibre entre discours positifs et négatifs pour la fin des travaux, en 2011, d'autre part, la reprise des discours négatifs par la suite, que l'on peut imputer aux reports répétés de l'inauguration.

12. Cité dans Libération, « Entre la France et le Brésil, un pont pour rien ? », 17/03/2017.

13. La catégorisation dans l'une ou l'autre des tendances se justifie par le ton de la publication. L'auteur fait-il référence à une conséquence qu'il juge néfaste ? Met-il en avant le retard lié à l'ouverture du pont ? Remet-il en cause le discours institutionnel ? Se permet-il d'être ironique et de décrédibiliser les annonces faites au sujet du pont ? Dans ces cas-là, la tendance du discours a été jugée négative.



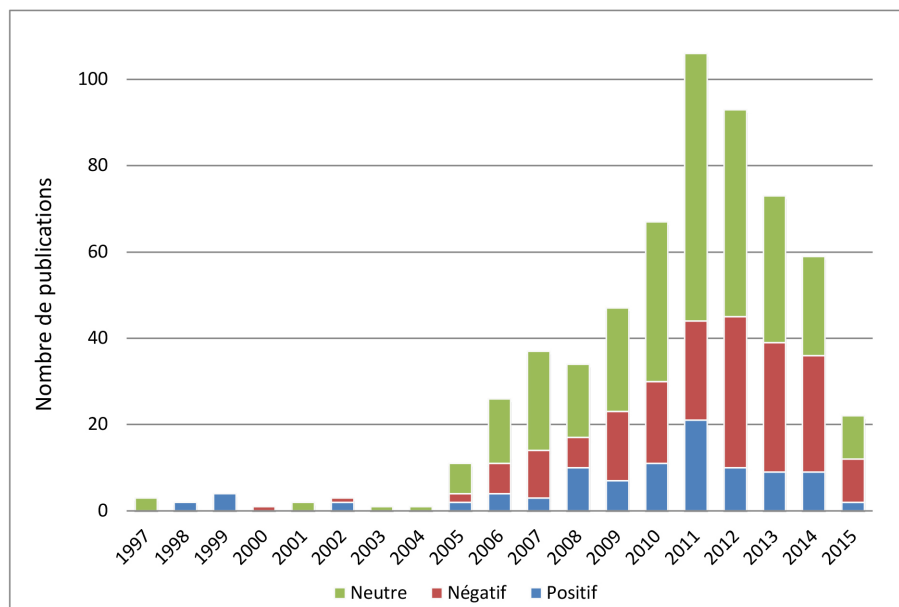


Figure 1 : Évolution du ton du discours médiatique par année entre 1997 et 2015

Les perceptions des riverains reflètent les questionnements et frictions évoquées plus haut. Le pont est perçu comme un projet politique avant tout, déconnecté des enjeux locaux. Ce sont justement ces aspects-là qui semblent avoir nourri les critiques diffusées dans les médias et qui ont été reprises par les riverains. Il est identifié comme un ouvrage « *pensé à 8 000 km* » qui est « *beaucoup trop loin* ». Pour eux, c'est « *une histoire de géants* »¹⁴ qui les dépasse. Ils soulignent à la fois la distance physique et sociale entre concepteurs et utilisateurs potentiels, mais aussi la distance physique et sociale entre le pont lui-même, les modes de vie et les usages locaux. Ce dernier est associé à un équipement improductif imposé et servant seulement des intérêts nationaux voire internationaux, faiblement identifiables. Dans les faits, l'ouvrage est resté fermé pendant six ans et aucune personne ni aucune marchandise n'a pu le traverser avant mars 2017. Par conséquent, les Guyanais, et plus particulièrement les riverains, ont dénoncé son inutilité. D'un côté, le pont a été promu dans la presse locale comme une infrastructure qui pourrait aider au développement de l'économie régionale alors que l'État central est accusé de délaisser sa collectivité d'Outre-Mer, d'un autre, il a été critiqué car peu adapté aux réalités et besoins locaux.

14. Propos recueillis le 18/06/2015 auprès d'une habitante de Saint-Georges de l'Oyapock.





Par ailleurs, le sentiment d'éloignement à la fois physique et social confère au pont une part d'étrangeté qui alimente les spéculations dans la presse et sur les rives du fleuve. Cette situation est rendue possible à la fois par le flou laissé par les autorités qui ont peu communiqué, mais aussi par les craintes suscitées par l'incertitude, l'inconnu et la peur de l'autre. Ici, c'est le sentiment que le pont pourrait favoriser une « invasion » brésilienne en Guyane qui s'exprime. Dans le même temps, la présence accrue des forces de l'ordre sur la commune de Saint-Georges a pu être accueillie par certains riverains comme une aubaine pour l'Etat français de garantir sa souveraineté susceptible d'être remise en cause par la présence de plus en plus ressentie d'un voisin au « dynamisme conquérant » (Granger, 2012, p.87). Ces questions de souveraineté réapparaissent cycliquement dans la région depuis l'époque des fronts pionniers. Si aujourd'hui, les chiffres de l'immigration brésilienne en Guyane font craindre à certains une « *invasion brésilienne* », au début du XX^e siècle, ce sont les brésiliens qui se plaignaient de la présence française en Amapá. Ils s'inquiétaient d'y perdre, du fait d'un déséquilibre démographique, la souveraineté qu'ils venaient d'acquérir (Granger, 2012). Le pont réactive ces peurs et donne à voir, par effet de focus, toute l'ambivalence des relations transfrontalières.

3. UN PONT QUI SÉPARE POUR MIEUX RASSEMBLER ?

A. Vivre au quotidien avec le pont transfrontalier de l'Oyapock

La frontière géopolitique représentée par le lit du fleuve Oyapock donne à voir tout l'arbitraire des tracés, au-delà de la seule donnée géographique que certains voudraient voir en elle. Pendant deux siècles, elle a fait l'objet d'un conflit entre la France et le Brésil. Cette forme de délimitation de l'espace pour le contrôler et l'administrer est avant tout un outil politique, le plus souvent issu des lois d'expansion coloniale qui font fi des formes d'organisations locales préexistantes. L'artificialité et l'arbitraire des frontières n'est plus à démontrer, particulièrement en Afrique (Bouquet, 2003), et le cas de la frontière qui nous intéresse ici ne fait pas exception. D'ailleurs, la vivacité des échanges entre les deux rives a subsisté, malgré le découpage frontalier. Ainsi que l'exprimait un représentant de la mairie de Saint-Georges de l'Oyapock : concrètement pour les habitants, aujourd'hui encore, « *y a pas de frontière* »¹⁵ et nombreux sont les Oyapockois à se souvenir de l'époque où, en l'absence de route reliant Saint-Georges à Cayenne, les échanges étaient tournés vers la ville brésilienne d'Oiapoque pour subvenir à leurs besoins quotidiens¹⁶. Car la vie oyapockoise a le fleuve comme centralité, c'est l'artère vitale de communication pour aller d'une rive l'autre mais également se rendre en amont ou en aval. Les riverains habitent sur une

15. Idem.

16. Les échanges économiques entre ces deux bourgs se sont accentués à partir des années 1970. Car auparavant, très peu de commerce existait sur Oiapoque qui était encore plus enclavé que la commune de Saint-Georges, qui était approvisionnée en marchandises mensuellement par bateau, en provenance de Cayenne.





rive mais leur abattis est en face. De même, ils ont des amis et de la famille sur les deux rives.

Une partie des habitants de la commune de Saint-Georges de l'Oyapock estimaient ainsi, avant l'ouverture, que le pont n'aurait pas de conséquence sur leur vie quotidienne. Certains, en revanche, pressentaient des difficultés. Une habitante de Saint-Georges rapportait que depuis la construction de l'ouvrage, sa famille, résidente de Macapá, n'osait plus lui rendre visite à cause des contrôles répétés et des démarches administratives nécessaires pour l'obtention d'un visa. Ces propos laissent apparaître une sensation d'imposition soudaine d'une réglementation qui a complexifié les échanges, notamment avec l'augmentation des contrôles d'identité et des marchandises par les services de police aux frontières et de douanes qui ont participé à créer « *l'imperméabilité de la frontière* »¹⁷. En effet, le nombre d'agents de la PAF et de la douane a largement augmenté durant les années qui ont suivi la construction du pont. En 2009, ce sont 12 agents de police aux frontières qui se sont installés pour la première fois à Saint-Georges de l'Oyapock. En juin 2015, l'effectif a atteint 50 policiers. De même, le nombre de douaniers a augmenté. Ils étaient, en août 2015, au nombre de 21 quand ils n'étaient que 12 en 2009¹⁸.

Le pont n'est pas seulement un édifice de béton permettant la circulation. Avec lui, ont été mis en place des dispositifs de régulations supplémentaires qui ont des conséquences négatives pour la sociabilité comme pour les échanges (Bontemps, 2012). Par exemple, les acheteurs occasionnels attirés notamment par des ventes informelles (poissons, artisanat, farine de manioc, fruits et légumes...) ou des biens de consommation qu'ils ne trouvent pas dans leur pays, ont vu leurs habitudes perturbées, comme nous l'expliquait un riverain en 2016 : « *par exemple chez nous, il y a des Brésiliens, ils viennent en pirogue. On a un pont qui n'est pas encore ouvert donc ils viennent en pirogue. Ils viennent par exemple chercher des produits qu'ils n'ont pas chez eux, des produits spécifiques comme du vin, au 8 à huit, et puis la PAF les interpelle* »¹⁹. Et ces pratiques ne sont pas l'apanage des Brésiliens, le fleuve est aussi quotidiennement traversé par « *les Guyanais qui vont faire leurs courses, parce que ça coûte moins cher. Ils y vont déjà en pirogue* »²⁰. Cependant, depuis mai 2015, une carte transfrontalière est disponible pour faciliter la circulation des habitants sur le bassin de vie. Elle octroie aux habitants des communes de Saint-Georges de l'Oyapock et d'Oiapoque le droit de séjourner sans visa de l'autre côté du fleuve pour une durée de 72 heures consécutives, mais n'autorise pas à sortir des périmètres limités aux bourgs des deux communes. Cette carte représente une avancée administrative puisque jamais encore les Brésiliens n'avaient été autorisés à entrer en Guyane sans visa. Si elle facilite la circulation des personnes à la

17. Propos recueillis le 1/06/2015 auprès d'un personnel de santé de Cayenne.

18. Chiffres recueillis auprès de la Direction Départementale de la PAF de Guyane et de la Direction Régionale des Douanes de Guyane.

19. Propos recueillis auprès d'un habitant de Saint-Georges de l'Oyapock en 2016.

20. Propos recueillis auprès d'un agent de l'Office de l'eau en 2017.





frontière du point de vue des autorités, elle n'en reste pas moins une gêne du fait de l'imposition d'obligations et de normes nouvelles.

Une étude préalable à la mise en place d'un futur Observatoire International des Transports de l'Oyapock relevait que : « *à l'exception des mois de mai et juin, les fréquences moyennes quotidiennes de passages de véhicules légers sur le pont sont plus élevées en 2018 qu'en 2017 (124 véhicules par jour en moyenne en décembre 2018 contre environ 90 en 2017)* » (Andro *et al.*, 2019, p.54). De même, la moyenne journalière du nombre de personnes qui traversent le pont est en hausse : environ 275 passagers en août 2018, alors qu'ils étaient à peine 200 en 2017. Les véhicules sont donc de plus en plus nombreux à traverser le pont et transportent également plus de passagers. Les raisons de ces usages croissants, bien que timides, sont multiples. Le pont est emprunté préférentiellement selon les horaires (Andro *et al.*, 2019). C'est le cas du transport des écoliers de la rive brésilienne scolarisés à Saint-Georges. Ces données, publiées en juillet 2019 ne tiennent pas compte des nouveaux horaires d'ouverture, mis en application au 1^{er} août 2019. On peut imaginer que les nouvelles plages horaires intensifieront les flux de passagers dans les années à venir et continueront à modifier les pratiques sociales (changement de moyen de transport pour des trajets habituels) ou en créer de nouvelles (pratiques de tourisme ou de consommation facilitées)²¹. Le pont sur l'Oyapock représente, pour les riverains, un moyen supplémentaire de traverser le fleuve en même temps qu'une nouvelle forme de mobilité, cette-fois contrôlée.

B. Les échanges économiques à la frontière : une promesse partiellement tenue

Les logiques économiques en espace frontalier possèdent des caractéristiques qui leurs sont propres : mobilités professionnelles et familiales de populations, inflation des produits à la frontière par rapport au marché national, création d'emplois liés spécifiques, « *dollarisation* » de la monnaie (Anderson et De la Rosa, 1991), dès lors que l'on se trouve sur une frontière séparant deux entités économiques différentes. Ainsi, le pont de l'Oyapock apparaît comme un régulateur de la circulation de produits illégaux ou comme un facilitateur d'une augmentation des produits échangés. La frontière est ici appréhendée davantage comme un filtre que comme une barrière. Mais le pont apparaît aussi comme un révélateur des enjeux sociaux des territoires sur lesquels il s'implante. Prenons pour exemple l'anticipation d'une arrivée massive de produits brésiliens sur le marché guyanais en raison de prix meilleur marché sur la rive brésilienne :

21. En mars 2020, le pont et la frontière de l'Oyapock sont officiellement fermés pour lutter contre la transmission de la COVID-19. Le pont et la frontière n'ont été ré-ouverts qu'en janvier 2022.





« Je ne suis pas spécialement très favorable à l'ouverture des marchandises. Qui pour moi seront une concurrence pour l'agriculture guyanaise. Je reconnais que je suis un peu dans l'ostracisme mais malheureusement vu le mode agricole du Brésil, je ne suis pas spécialement favorable »²².

Au moment de son annonce, le pont a pu être envisagé comme un premier pas vers la concrétisation des « rapports entre l'Europe et le Mercosur »²³ et cette question reste très présente dans les discours : plus de la moitié des propos recueillis lors de notre enquête en 2015 et plus de 34% des publications médiatiques abordent les enjeux économiques internationaux. Dans la pratique on voit que les changements ne se sont pas forcément opérés à l'échelle escomptée. L'invasion des produits brésiliens par le pont s'est avérée plus spéculative que réelle. Une étude menée en 2017 a montré que les contraintes administratives et financières relatives aux échanges commerciaux entre les deux régions frontalières que sont la Guyane française et l'Amapá n'incitent pas les professionnels à développer leur activité de l'autre côté de la rive (Nicolas, 2017). Les données dont nous disposons aujourd'hui nous invitent à rester prudents, mais on note toutefois un accroissement de la valeur déclarée en douanes des exportations de Saint-Georges vers le Brésil pour l'année 2018. Les importations sur le sol français, elles, sont stables depuis 2015. Ces chiffres sont aussi à relativiser par rapport aux exportations enregistrées au poste des douanes de Cayenne, qui restent supérieures, au moins en valeur, aux exportations enregistrées à Saint-Georges, et ne passent donc pas par le pont. Avec la présence du pont, on passe progressivement d'une frontière fonctionnelle, faite d'arrangements, à une frontière formelle (Machado de Oliveira, 2009). Dans ce contexte, l'ouvrage apparaît comme un outil de régulation des pratiques de consommation ne serait-ce que parce qu'il rend visible l'illégalité de pratiques jusque-là discrètes et tolérées.

A en croire les coupures de presse au moment de l'annonce du pont, d'autres effets économiques étaient pressentis, notamment sur le marché de l'emploi. La première activité dont on pensait qu'elle allait être largement impactée est celle des piroguiers. Organisés au sein de cinq coopératives, ces professionnels sont majoritairement de nationalité brésilienne. Leur statut, la prise en charge d'un revenu minimum en cas de perte d'emploi ou encore l'accompagnement pour une reconversion professionnelle ne s'effectuera pas de la même manière selon que l'on est français ou brésilien. En 2017, ils étaient nombreux à déclarer avoir un revenu mensuel au-dessus du salaire minimum brésilien qui s'élevait en 2015 à 788 réais par mois, soit 197€ (Cornou, 2018). Cette activité économique a donc toute son importance sur l'Oyapock qui connaît des taux de chômage plus élevés que leurs moyennes nationales respectives : plus de 57% de chômage à Saint-Georges de

22. Propos recueillis auprès de M. B., pigiste pour Guyaweb, le 24/07/2015.

23. France Guyane, « Préserver et renforcer les liens entre les deux pays », 20/03/1999.





l'Oyapock en 2016²⁴ et 7,8% de la population en emploi déclaré à Oiapoque selon les chiffres officiels de 2017²⁵. Jusqu'à l'ouverture en mars 2017, les piroguiers avaient le monopole du seul service de transport fluvial, avec une seule barge pour faire traverser les véhicules. Pourtant à cette époque, la plupart des piroguiers n'étaient pas inquiets et misaient sur la fidélité de leur clientèle (Crété, 2015). Les contrôles sur le pont leur semblaient incompatibles avec les habitudes de consommation des riverains : « *on sait qu'avec le contrôle, les gens ils ne pourront pas passer avec de la viande de 10kg, donc la solution, c'est de prendre la pirogue* »²⁶. L'étude réalisée en juillet 2019, montre que l'impact de l'ouverture du pont sur leur activité n'est pas encore manifeste (Andro *et al.*, 2019).

Ainsi, depuis 2015, les premières études permettent de commencer à distinguer des tendances des mobilités à la frontière qui devront être confortées par de nouvelles observations. Le suivi par comptage et observation des trajets entre les deux rives a mis en évidence une augmentation des flux de personnes dans la zone entre les deux rives entre 2015 et 2019. Le flux des pirogues-taxi entrant et sortant hebdomadairement du bourg de Saint-Georges est passé de 10 000 à 15 000 environ, celui de Vila Vitória de 1 500 à 6 000 alors que celui d'Oiapoque est en stagnation. En 2019, un tiers des personnes enquêtées traversant la frontière utilisaient le pont pour sa gratuité et sa rapidité alors que la pirogue est, quant à elle, prisée pour la liberté d'horaire, l'habitude et son charme (Andro *et al.*, 2019 ; Davy *et al.*, 2020). Aussi l'activité piroguière se maintient malgré l'ouverture du pont d'autant plus qu'elle reste le seul moyen pour une grande partie de la population qui ne dispose pas de véhicules, de se rendre sur l'autre rive.

CONCLUSION

Le pont sur l'Oyapock, imaginé par deux chefs d'État ne répondait pas à des besoins locaux prioritaires. Au moment de son annonce en 1997, le fleuve n'a pas encore tout à fait les attributs d'une frontière moderne au sens d'une limite entre deux territoires nationaux, donnant lieu à une circulation contrôlée des biens et des personnes. Il n'est pas un obstacle, mais une voie de circulation largement usitée par l'ensemble des riverains. Toutes les conditions étaient réunies pour provoquer le rejet, compte tenu des autres besoins en termes d'infrastructure non satisfaits, comme le conflit social guyanais de 2017 l'a rappelé. Privé du soutien d'un réseau d'acteurs locaux, malgré ses alliés puissants, le pont de l'Oyapock prêtait le flanc à la critique. Pour autant, depuis son ouverture, on est passé d'une flexibilité interprétative propice aux controverses, à une lente appropriation qui stabilise peu à peu les perceptions, dans un sens plutôt favorable. La plupart des riverains

24. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=COM-35271+COM-97308>, consulté le 17/06/2020.

25. <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ap/oiapoque/panorama>, consulté le 17/06/2020.

26. Propos recueillis en 2016 auprès d'un piroguier.





semble avoir intégré le fait que le pont est un moyen efficace de passer d'une rive à l'autre et les usages pourraient s'intensifier à l'avenir. Toutefois, nous constatons que le pont n'a pas remplacé les moyens de transport fluviaux traditionnels (De Vilhena Silva *et al.*, 2019). Le pont, à cause des contrôles policiers et douaniers qu'il impose se prête plus facilement aux échanges formels, réglés, qui s'effectuent à des horaires précis, tandis que les pirogues permettent encore des échanges moins formels, parfois spontanés.

Le pont sur l'Oyapock incarne une version moderne de la frontière régulée. Il la matérialise et l'affirme. Il est doté d'une forme d'agentivité collective, au sens de la sociologie des techniques. C'est un ouvrage qui organise la circulation, mais peut également permettre de l'interrompre à tout moment, selon la décision des autorités qui le contrôle. Ce faisant, il contribue à normaliser les pratiques spatiales et sociales locales (en même temps qu'il crée des connexions à des échelles territoriales supérieures). L'actualité récente est l'occasion d'une mise à l'épreuve pour cet ouvrage transfrontalier : avec les mesures de confinement suite à l'épidémie de SARS-CoV-2, la frontière franco-brésilienne est fermée depuis le 19 mars 2020. Comme l'on pouvait s'y attendre, s'il est facile d'appliquer cette mesure sur le pont, l'activité des pirogues est, quant à elle, moins contrôlable. Malgré la mise en place de mesures exceptionnelles, qui visent à faire prendre conscience à la population que « *le confinement, qu'il soit à Saint-Georges ou à Oiapoque, consiste à ne pas traverser le fleuve* »²⁷, en pratique, les autorités peinent à en garantir l'imperméabilité²⁸. De fait, les souverainetés française et brésilienne peinent à s'affirmer face à l'enracinement des pratiques quotidiennes locales.

Ainsi, les Etats français et brésilien tentent d'imposer conjointement leur souveraineté dans un espace des confins jusque-là incomplètement « *territorialisé* ». Depuis la construction du pont, le fleuve a pris progressivement les attributs d'une véritable démarcation entre le Brésil et la Guyane Française. En cela on peut parler d'un véritable « retour à la frontière », une tendance remarquée par les géographes et les politologues sur nombre d'autres terrains (Foucher, 2016). Si on a bien un ouvrage qui relie des pays et des ambitions internationales, à l'échelle des riverains, il pourrait finalement défaire aussi certaines relations entre populations riveraines. Il conviendrait alors de se demander plus précisément, en s'inspirant de la *political ecology* : qui perd et qui gagne à l'occasion de ces changements ? Les Etats ont-ils les moyens de leurs ambitions territoriales ? A quel prix pour les contribuables, mais également pour les populations locales qui héritent d'autres façons de penser l'espace et leurs relations ?

27. Interview de Marc Del Grande, préfet de Guyane, France-Guyane, 19/05/2020.

28. Arte Regards, « Covid en Guyane », 2/04/2021.





BIBLIOGRAPHIE

- Akrich, M., « Comment décrire les objets techniques ? », *Techniques & Culture. Revue semestrielle d'anthropologie des techniques*, n°9, 1987.
- Akrich, M., « Les objets techniques et leurs utilisateurs, de la conception à l'action », In Conein B., Dodier N. et Thévenot L. (dir), *Les objets dans l'action*. Paris : Raisons pratiques, 1993.
- Akrich, M., Callon, M., Latour, B., « A quoi tient le succès des innovations ? 1 : L'art de l'intéressement ; 2 : Le choix des porte-parole », *Gérer et comprendre. Annales des Mines*, Eska, 1988.
- Akrich, M., Callon, M., Latour, B., *Sociologie de la traduction : textes fondateurs*, Paris, Presse des mines, 401 p., 2006.
- Anderson, J., Rosa, M. de la, « Economic survival strategies of poor families on the Mexican Border », *Journal of Borderlands Studies*, vol. 6, n° 1, 1991.
- Andro, T., Constantin, A., Dulbeco, G., Guiheneuf, M., *Mise en place d'un Observatoire International des Transports de l'Oyapock*, Ecole polytechnique de l'Université de Tours / DEAL Guyane / CNRS, 2019.
- Davy, D., Boudoux d'Hautefeuille, M., Nicolle, S., Grenand, F., « Du manioc et un pont : un Observatoire Hommes/Milieus sur la frontière franco-brésilienne », in Rebelo Porto J. L. et Doff Sotta E. (Eds), Macapa, p: 91-118, 2011.
- Davy, D., Hamidi, L., Da Silveira, J., « Un pont, des routes, des pirogues et des Hommes : quelles mobilités sur le bas-Oyapock ? », in Noucher M. et Polidori L. (Eds), CNRS éditions, p: 206-207, 2020.
- Bijker, W. E., « How is technology made? That is the question! », *Cambridge Journal of Economics*, vol. 34, n° 1, 2010.
- Bontemps, V., « Le temps de traverser le pont. Pratiques et perceptions des temporalités dans les Territoires palestiniens occupés », *Temporalités. Revue de sciences sociales et humaines*, [Online], 2012, <http://journals.openedition.org/temporalites/1995>.
- Boudoux d'Hautefeuille, M., « La frontière et ses échelles : les enjeux d'un pont trans-frontalier entre la Guyane française et le Brésil », *Cybergeog : European Journal of Geography*, [Online], 2010, <http://journals.openedition.org/cybergeog/23405>.
- Boudoux d'Hautefeuille, M., *Entre marge et interface : recompositions territoriales à la frontière franco-brésilienne (Guyane/Amapá)*, Thèse de doctorat en géographie Sous la direction de Henri Godard et Françoise Grenand, Soutenue le 26-04-2012 à l'Université des Antilles-Guyane, <https://www.theses.fr/2012AGUY0504>.
- Bouquet, C., « L'artificialité des frontières en Afrique subsaharienne. Turbulences et fermentation sur les marges », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 222, 10, 2003.
- Cornou, A., *Etude préfiguratrice. Observatoire International des Transports de l'Oyapock - OITO*, DEAL Guyane / OHM Oyapock, 2018.
- Crété, C., *Piroguiers, flux et structuration de l'espace : les piroguiers de l'Oyapock et le pont binational (Guyane, France et Etat de l'Amapá, Brésil)*, Mémoire de Master 2 en géographie, Université de Lille 1 / OHM Oyapock, 2015.
- De Vilhena Silva, G., Granger, S., « Desafios multidimensionais para a cooperação transfronteiriça entre França e Brasil 20 anos depois (1996-2016) », *GEOgraphia*, vol. 18, n° 38, 2017.
- De Vilhena Silva, G., Granger, S., Le Tourneau, F. M., 2019, « Challenges to circulation on the border between Brazil and French Guiana (France) », *Mercator*, [Online], 2019, <http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/e18018fr>.





- Foucher, M., *Le retour des frontières*. Paris, CNRS éditions, 64 p., 2016.
- Granger, S., *La Guyane et le Brésil, ou la quête d'intégration continentale d'un département français d'Amérique, les enjeux d'une coopération transfrontalière nord-sud*, Thèse de doctorat en géographie Sous la direction d'Hervé Théry, Soutenue le 16-05-2012, Université Paris 3, <https://www.theses.fr/2012PA030046>.
- Grenand, F., « Enjeux de territoires sur une frontière méconnue. Entre la France et le Brésil : le fleuve Oyapock », *Confins. Revue franco-brésilienne de géographie / Revista franco-brasilera de geografia*, [Online], n° 16, 2012.
- Haase, A., Wust, A., « Advancing integration or constructing new barriers to co-operation? Stimuli and restrictions for cross-border communication at the polish eastern border on the eve of EU enlargement », *Journal of Borderlands Studies*, vol. 19, n° 2, 2004.
- Machado De Oliveira, T. C., « Frontières en Amérique latine : réflexions méthodologiques », *Espaces et sociétés*, vol. 138, n° 3, 2009.
- Nicolas, S., « Pou Pon a dékolé ? » *les mobilités marchandes en Guyane en voie de restructuration ?* Mémoire de Master 2 en géographie et aménagement, Université de Montpellier 3 / OHM Oyapock, 2017.
- Novosseloff, A., *Des ponts entre les hommes*. Paris, Cnrs, 312 p., 2017.
- Simmel, G., *La tragédie de la culture*. Marseille, Rivages, 264 p., 1993.
- Vidal de la Blache, P., *La rivière Vincent Pinzon : étude sur la cartographie de la Guyane*. Paris, Félix Alcan, 114 p., 1902.
- Winner, L., *La Baleine et le Réacteur : à la recherche de limites au temps de la haute technologie*. Paris, Descartes & Cie, 270 p., 2002.