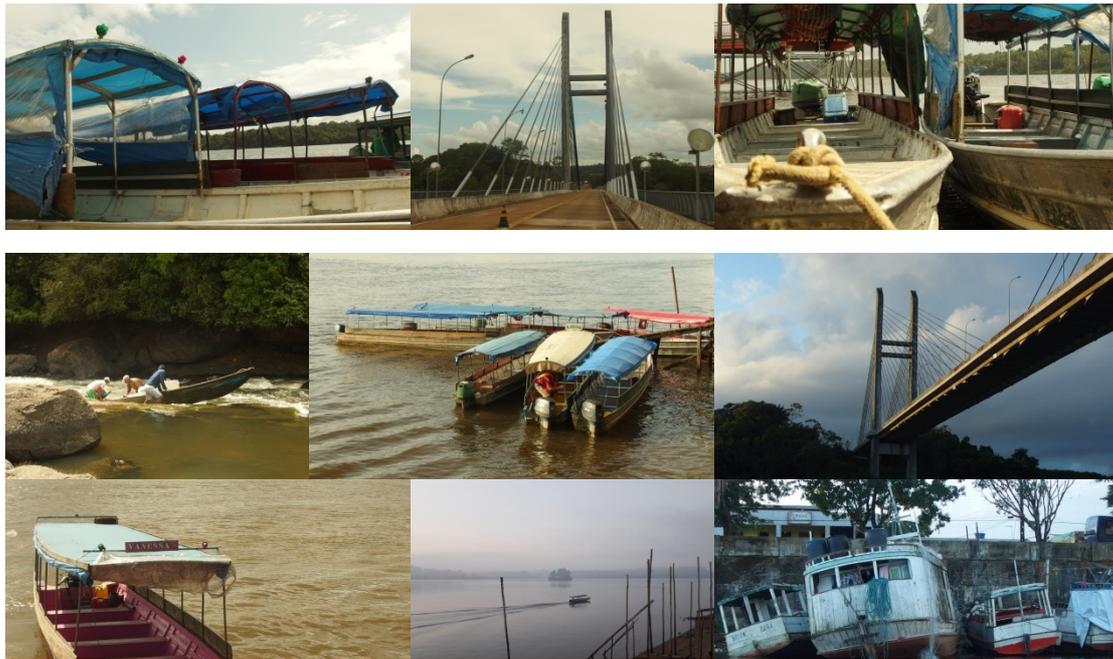


Etude préfiguratrice

Observatoire International des Transports de l'Oyapock - OITO

Rapport Final – Février 2018



Réalisation : A. Cornou



Mise en perspective

Le présent travail s'inscrit dans la suite des études initiées par l'Observatoire Hommes / Milieux *Oyapock*, de l'INEE, Institut Ecologie et Environnement du Centre National de la recherche Scientifique (CNRS). Les différents OHM existant de par le monde sont fédérés dans un réseau, le ROHM, chargé de mutualiser leurs efforts et leurs compétences. Ce dispositif est supporté financièrement par les Investissements d'Avenir du Ministère de l'enseignement supérieur et de la Recherche via le Laboratoire d'Excellence DRIIHM.

Créé en juin 2008, l'OHM *Oyapock* a pour but d'étudier les changements sociaux, économiques et environnementaux que va produire l'ouverture du pont transnational enjambant le fleuve Oyapock entre l'Amapá et la Guyane française.

Décrypter le passé, mesurer les perturbations, évaluer les changements à différentes échéances, modéliser et prévoir, constituer une banque de données, telles sont les missions qu'il s'est données, afin que les connaissances scientifiques produites servent d'outil d'aide à la décision pour les municipalités, les collectivités territoriales, les grands services de l'État et, bien sûr, les riverains.

Titres des études disponibles

- COLLECTIF (2010). *Seconde rencontre transfrontalière des peuples amérindiens, nord-Brésil, Surinam, Guyane française : réseau d'acteurs et développement durable en faveur des communautés indigènes*, OHM Oyapock / Iepé, Cayenne-São Paulo, 93 p.
- KONE T. (2010). *L'agriculture à Saint-Georges de l'Oyapock : bilan et perspectives*, rapport d'étude, OHM Oyapock, Cayenne, 104 p.
- AYANGMA S. (2010). *Développement local et transformations foncières dans la commune de Ouanary*, rapport d'étude, OHM Oyapock, Cayenne, 21 p.
- MARTINS FAURE L. (2010). *Dynamiques spatiales en zone frontalière : contribution à un diagnostic de l'économie des petits exploitants agricoles du nord de l'Amapá*, rapport d'étude, OHM Oyapock, Cayenne, 115 p.
- DAVY D. (2010). *La vannerie dans le bas Oyapock, un bien patrimonial partagé, A cestaria do baixo Oiapoque, patrimônio comum*, OHM Oyapock / PNRG, Cayenne, 20 p.

- REINETTE Y. (2011). *Connaissance, conservation, circulation de l'agro-diversité dans un espace transfrontalier*, rapport d'étude, OHM Oyapock, Cayenne, 106 p.
- GRENAND P. (2011). *Histoire des Palikur 1500-1925 : Synthèse à leur intention*, document de synthèse, OHM Oyapock, Cayenne, 57 p.
- SÉVELIN-RADIGUET P. (2011). *Usage et gestion du domaine forestier Régina/Saint-Georges, Guyane française*, Master 2 en écologie, UAG/OHM Oyapock, Cayenne, 79 p.
- LAVAL P. (2011). *La filière wassey (Euterpe oleracea, Arecaceae) dans le bas Oyapock*, Master 2 en ethnoécologie, MNHN/OHM Oyapock, Paris, 85 p.
- DAVY D. (2011). *De l'anaconda à l'urubu : mythes et symbolisme animal chez les Amérindiens de l'Oyapock*, Ibis Rouge Editions, Matoury, 45 p.
- BOUDOUX D'HAUTEFEUILLE M. (2012). *Entre marge et interface, recompositions territoriales à la frontière franco-brésilienne (Guyane/Amapá)*, Thèse de doctorat en Géographie, Université des Antilles et de la Guyane, CNRS/OHM Oyapock, 466 p.
- DAVY D., SURUGUE N., BENABOU J., & LENOC M. (2012). *Connaissance des ressources en aroumans (Ischnosiphon arouma et I. obliquus, Marantacées) sur le territoire du Parc Amazonien de Guyane*, Rapport d'étude dans le cadre d'une convention de recherche entre l'OHM Oyapock et le Parc Amazonien de Guyane, Cayenne, 104 p.
- PÉREZ P. & ARCHAMBEAU O. (2012). *Architectures et paysages de Saint-Georges de l'Oyapock.*, rapport d'étude, OHM Oyapock, Cayenne, 238 p.
- BOYRIE A. (2012). *Typologie de la fragmentation forestière par télédétection et évaluation des politiques publiques d'aménagement dans le bas-Oyapock (Etat d'Amapá-Brésil / Guyane française)*, Master 2 Développement durable, Management environnemental et Géomatique, Université Paris I Panthéon Sorbonne, OHM Oyapock/IRD UMR Espace-Dev, 55 p.
- ARMANVILLE F. (2012). *Les Homes Indiens en Guyane française : pensionnats catholiques pour enfants amérindiens (1948-2012)*, Master 2 d'anthropologie, Université Aix-Marseille, OHM Oyapock, 114 p.
- MIGEON G, M. MESTRE & SALDANHA J. (2012). *Archéologie du Bas-Oyapock*, rapport d'étude, OHM Oyapock, Cayenne, 48 p.
- LE TYRANT M. (2012). *Les politiques du risque lié au paludisme et à la dengue en Guyane*. Master 1 en géographie, Institut d'Etudes Politiques de Toulouse, 119 p.
- SOAREZ C. L. (2013). *Vila Brasil, Ilha Bela e Camopi : Efeitos da migração para os garimpos da fronteira Franco-Brasileira*, Master 2 en développement régional, Université Fédérale d'Amapa (Brésil)/OHM, 169 p.
- CRESPI B. (2013). *Identités, migrations et transmission des savoirs des pêcheurs de l'Oyapock. Le cas d'une région transfrontalière et pluriculturelle, entre Guyane française et Brésil*, Master 2 en Géographie, Université de Paris 7 -Denis Diderot, OHM/IRD, 93 p.

- TRITSCH I. (2013). *Dynamiques territoriales et revendications identitaires des Amérindiens wayâpi et teko de la commune de Camopi (Guyane française)*. Thèse de doctorat en Géographie, Université des Antilles et de la Guyane, CIRAD/UMR Ecofog/OHM, 438 p.
- MONTFORT F. (2013). *Impacts des changements de pratiques de l'agriculture itinérante sur brûlis sur la régénération de la végétation, dans des champs cultivés par la communauté amérindienne palikur de Saint Georges de l'Oyapock (Guyane française)*, Master 2 en écologie, Université de Montpellier II, 37 p.
- VILLEMANT N. (2013). *Inventaire, cartographie et analyse spatiale des données de paludisme dans la région transfrontalière de l'Oyapock (Guyane française et Amapa, Brésil)*, Master 2 en Géographie, Université Paris 1-Sorbonne-IRD-UAG-OHM, 135 p.
- VINCENT N. (2013). *De l'étranger dans le quotidien... évolutions et adaptations de l'alimentation à Saint-Georges de l'Oyapock*, Master 2 en Anthropologie, Université de Toulouse II-EHESS-OHM, 139 p.
- SERGES D., GARCIA T., SILVA G. V., de SOUZA OLIVEIRA B. & SOARES C. L., (2013). *Gestion des déchets dans le quartier d'habitats spontanés transfrontalier de Vila Vitória*, Rapport d'étude, OHM Oyapock, Cayenne, 33 p.
- FLACON J., (2013). *Représentation des enjeux environnementaux dans le territoire transfrontalier du bas Oyapock (Guyane française/Etat d'Amapá (Brésil))*, Mémoire de Master 2 en Géographie, Université d'Artois-OHM, 69 p.
- SALAZAR S. & M.-A. SANQUER, (2014). *Cachiri et alcool à Camopi (Guyane française)*, Recherche Action Participative 2009-2013, Rapport d'étude ARS-OHM, 198 p.
- DAVY D. & FILOCHE G. (COORD.),(2014). *Zones de Droits d'Usage Collectifs, concessions, cessions en Guyane française : bilan et perspectives 25 ans après*, rapport d'étude coordonné par l'OHM Oyapock, Cayenne, 166 p. plus annexes & Atlas Cartographique.
- NICOLLE S., (2014). *Les espaces naturels protégés en forêt amazonienne. Des doctrines de gestion aux dispositifs : quelle efficacité pour la protection de l'environnement ? Etude comparative France (Guyane)/ Brésil (Amapa)*, Thèse de doctorat en Sciences de Gestion, UAG- Université Montpellier 1-OHM Oyapock, 649 p.
- TANKAM A., (2014). *OHM Oyapock : mener une observation pérenne d'un territoire en mutation*, Mémoire de Master 2 en Géographie, Université de Franche Comté-OHM, 141 p.
- CONAN C., (2014). *Attitude des femmes vis-vis de la fécondité à Saint-Georges de l'Oyapock*, rapport d'étude, OHM Oyapock-Institut de démographie de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 49 p.
- BRUNO M., (2015). *Impacts des occupations humaines passées sur les forêts tropicales en Guyane française*, Mémoire de Master 2 en Biologie végétale tropicale, Université de Montpellier-OHM Oyapock, 56 p.

- CRETÉ C., (2015). *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, 121 p.
- THÉBAUX P., (2015). *Le pont de l'Oyapock : Quels discours et quelles représentations des médias et des riverains ?*, Mémoire de Master 2 en sociologie de l'environnement, Université de Montpellier 2-OHM Oyapock, 75 p.
- CONAN C., (2016). *Les femmes vivant à la frontière de la Guyane et du Brésil dans la région du bas Oyapock : quelle vulnérabilité, quelle fécondité ?*, rapport d'étude, OHM Oyapock- Institut de démographie de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 25 p.
- GRENAND P., JOUBERT P., GRENAND F. & DAVY D., (2016), *Cartes et toponymes des territoires teko et wayãpi*, livret pédagogique édité par le PAG, 17 p.
- LAVAL P., (2016). « Captures estuariennes : une ethnoécologie de la pêche sur la bas Oyapock (frontière franco-brésilienne) ». Thèse de doctorat en Ethnoécologie, MNHN, Paris, 513 p.
- MOREL V., DEBOUDT P., LETNIEWSKA-SWIAT S., LABOUREUR M., DOMONT J., GLON E., (2016). *Une base de données au service d'un bassin de vie (badobavie) : création et structuration de la donnée territoriale dans le bassin de l'oyapock (Guyane française et Amapá brésilienne)*. Rapport d'étude OHM Oyapock-Université d'Artois et Université de Lille. 34 p.
- PAUPERT M., (2016). *Observatoire Hommes-Milieus Oyapock : analyse de l'existant et propositions en vue de la mise en place d'une base de données en ligne*, Rapport de stage de M2 en sciences de l'information et des bibliothèques, Université de Bourgogne-Franche Comté, 33 p.
- VAN GASTEL B., (2016). *Vulnerability, access to primary care and prevention of vector-borne diseases and cross-border health cooperation at the French Guiana border area with Brazil*. Master International en Santé Publique, Ecole des Hautes Etudes en Santé Publique, 56 p.
- PEREZ P., (2017). *Images d'un fleuve de Guyane : La cartographie du cours inférieur de l'Oyapock de 1506 à 1900*. OHM Oyapock, Toulouse, 146 p.
- LABAUDINIÈRE A., (2017). *Toxoplasmose amazonienne en Guyane française, Etude transversale multicentrique sur l'Oyapock et le Maroni de 2008 à 2015*, Thèse de Médecine, Université des Antilles, 118 p.
- NICOLAS S., (2017). « *Pou Pon a dékolé ?* » les mobilités marchandes en Guyane en voie de restructuration ?, Mémoire de M2 en géographie, Université de Montpellier 3, 89 p

Sommaire

Sommaire.....	1
I. Présentation du bassin de l'Oyapock.....	1
II. Origine de la demande.....	5
III. Périmètre d'étude.....	6
IV. Les objectifs de l'étude.....	6
1. L'identification du flux de personnes sur le fleuve.....	6
2. Le transport de marchandises.....	6
3. Le flux de véhicules entre les deux Etats.....	7
4. Les infrastructures de transport.....	7
5. Les entreprises et les emplois dans le domaine des transports.....	7
6. Identification des partenaires de l'OITO.....	7
7. Recensement des données disponibles et proposition d'indicateurs.....	7
V. Méthodologie de l'étude.....	8
I. Le transport de personnes sur le fleuve.....	10
8. Le transport de personnes via le réseau de piroguiers.....	10
PRESENTATION DES STRUCTURES.....	11
COMFCOI.....	11
COOPTUR.....	11
APFVV.....	11
Vallée de l'Oyapock.....	12
ACMO.....	12
PORT DU MAILLOT.....	13
ADHESION.....	14
REGLEMENTS ET AMENDES.....	15
EQUIPEMENTS.....	15
HORAIRES DE TRAVAIL.....	17
PERIMETRE DE CIRCULATION.....	17
LES POINTS D'EMBARCATIONS.....	17
RAMASSAGE DES PASSAGERS.....	18
TYPE DE PASSAGERS.....	18
TARIFS des trajets.....	18
TARIFs DU FRET.....	19
REMUNERATION.....	20
Homologation des pirogues.....	23
9. Les évolutions suite à l'ouverture du pont.....	23

TRAJETS REALISES ET PERSONNES TRANSPORTEES.....	25
EVOLUTION DE L'ACTIVITE.....	28
ACTIVITES COMPLEMENTAIRES.....	29
ADAPTATIONS FACE AU CHANGEMENT DE TRAFIC.....	31
10. Estimation du trafic entre Saint-Georges de l'Oyapock, Oiapoque et Vila Vitoria.....	32
METHODOLOGIE.....	33
LIMITES METHODOLOGIQUES.....	33
PROFIL JOURNALIER.....	34
RESULTATS ET INTERPRETATION DES COMPTAGES.....	37
11. L'intermodalité de part et d'autre du fleuve.....	39
EQUIPEMENT MOTORISE.....	39
LES MODES DE DEPLACEMENTS AVANT ET APRES LA TRAVERSEE.....	42
12. Les transporteurs de personnes.....	46
CAYENNE – SAINT-GEORGES DE L'OYAPOCK.....	46
FONCTIONNEMENT.....	47
MACAPÁ – OIAPOQUE.....	49
VI. Le transport de personnes sur le pont.....	50
13. Le fonctionnement du pont.....	50
ACCORD DES TRANSPORTS.....	50
REGLEMENTATION DES ASSURANCES.....	51
Cas d'un véhicule brésilien en Guyane française.....	51
Cas d'un véhicule français au Brésil.....	53
DOCUMENTS NECESSAIRES POUR LA TRAVERSEE PAR LE PONT.....	54
Les visas.....	54
La carte de circulation transfrontalière.....	56
14. Les entrées et sorties à la frontière franco-brésilienne.....	57
15. Le transport de personnes sur le pont.....	59
VII. Les motifs de la traversée entre les deux rives.....	62
16. Le transport touristique.....	62
17. Les flux liés aux soins et à la santé.....	66
18. Le transport scolaire.....	69
19. Les motifs individuels des trajets.....	70
motifs des trajets selon la destination.....	74
20. Les perspectives à venir.....	77
VIII. Le transport de marchandises.....	86
21. Les échanges entre la Guyane et le Brésil.....	86
Les importations du Brésil.....	88
Les EXPORTATIONS vers le Brésil.....	93

LES Restrictions d'importation et exportation des produits.....	98
22. Les pratiques marchandes individuelles dans le bassin de vie.....	103
LES TYPES D'ACHATS Réalisés de part et d'autre du fleuve.....	104
LES produits recherchés à OIapoque.....	106
les ACHATS ALIMENTAIRES de part et d'autre du fleuve.....	107
23. Perspectives des échanges de marchandises sur le pont.....	109
24. Le transport de marchandises le long de l'Oyapock.....	111
IX. Les infrastructures des transports fluviaux.....	115
I. Institutions.....	119
X. Propositions d'indicateurs.....	121
25. Indicateurs du transport de marchandises.....	122
26. Indicateurs des mobilités de personnes.....	123
27. Indicateur économique.....	125
28. Indicateur de déplacement des populations.....	125
XI. Mise en place de l'OITO.....	126
29. Objectif(s).....	127
30. Acteurs partenaires.....	127
31. Domaine et données.....	130
32. Localisation.....	130
33. Outils et méthode.....	131
34. Organisation temporelle.....	132
35. Synthèse.....	133
Etudes et rapports.....	134
Articles en ligne.....	134
Graphiques.....	137
Planches photographiques.....	139
CARTES.....	140
TABLEAUX.....	140
36. Questionnaire sur les mobilités à destination des habitants du bassin de l'Oyapock. 141	141
37. Questionnaire sur l'évolution du trafic fluvial, à destination des catraieiros.....	142
38. Entretien semi-directif à destination des présidents d'associations de piroguiers.....	143
39. Accord sur la gratuité de la traversée pour les enfants de moins de 5 ans.....	145
40. Communiqué sur l'Ouverture du pont.....	146
41. Décret relatif à la mise en place de la carte de circulation transfrontalière.....	147

GLOSSAIRE

APFVV - dos Pilotos Fluviais da Vila Vitoria

CCEG – Communauté de Communes de l’Est Guyanais

CCIG – Chambre de Commerce et d’Industrie de Guyane

CEE – Communauté Economique Européenne

CMT – Commission Mixte des Transports

CNRS – Centre National de Recherche Scientifique

COMFCOI - Cooperativa Mista Fluvial de Catraieiros de Oiapoque

COOPTUR - Cooperativa de Pilotos aquaviários e de Turismo

CTG – Collectivité Territoriale de Guyane

DAAF – Direction de l’Alimentation, de l’Agriculture et de la Forêt

DDPAF – Direction Départementale de la Police Aux Frontières

DEAL – Direction de l’Environnement de l’Aménagement et du Logement

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IEDOM -Institut d’émission des départements d’outre-mer

INSEE - Institut national de la statistique et des études économiques

OHM – Observatoire Hommes-Milieus

PIB – Produit Intérieur Brut

UNIFAP – Universidade Federal do Amapá

SEBRAE - Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas

AVERTISSEMENTS

Les territoires communaux qui forment la frontière franco-brésilienne, sont :

- Les communes d'Ouanary, Saint-Georges de l'Oyapock et Camopi pour les limites territoriales de la France
- La commune d'Oiapoque pour les limites territoriales du Brésil.

Toutefois, les territoires de chacune ces communes ont la particularité d'être relativement vastes. Ainsi, lorsqu'il est question d'Oiapoque, de Saint-Georges de l'Oyapock, de Camopi et d'Ouanary dans ce rapport, ce sont en réalité les centre-bourgs de ces communes qui sont concernés.

Ce rapport présente les résultats statistiques de deux questionnaires menés en novembre et décembre 2017 : la représentativité des deux échantillons est à considérer avec précaution pour l'interprétation des résultats.

Pour faciliter l'interprétation de certaines données, les tarifs et coûts sont détaillés en Euros (EUR €) et Réals Brésiliens (BRL R\$) : le taux de change au 12 février 2018 est de 4,04 R\$ pour 1 E.

PARTIE 1 : INTRODUCTION ET CONTEXTE

I. Présentation du bassin de l'Oyapock

La Guyane (France) et l'Etat de l'Amapá (Brésil) sont situés au nord-est de l'Amérique du sud : ils forment le plateau des Guyane avec le Suriname, le Guyana et le sud du Venezuela. La superficie de l'Etat fédéré de l'Amapá est d'environ 142 830 km² pour 797 720 habitants¹. Bien qu'il se classe parmi l'un des Etats fédérés les plus petits et les moins peuplés du Brésil, sa population demeure trois fois plus élevée qu'en Guyane : 252 340 habitants² pour 83 530 km².

Ces deux territoires sont partagés par une frontière commune de 655 kilomètres, dont 360 sont constitués par le fleuve Oyapock. La délimitation de cette frontière est relativement récente, et fait suite à plusieurs litiges, interprétations et négociations entre la France et le Brésil. Un arbitrage international signé en Suisse le 1^{er} décembre 1900 définit le fleuve Oyapock comme frontière officielle entre la Guyane française et le Brésil (Granger, 2011). La Guyane et l'Amapá possèdent plusieurs similitudes, notamment un fort retard de développement comparativement à leurs Etats centraux, un sous-équipement et un enclavement important. L'enclavement est multiple : ces territoires sont enclavés par rapport aux Etat frontaliers, par rapport aux pouvoirs centraux (Paris et Brasilia) et en raison d'une circulation intérieure compliquée.

Ceci est d'autant plus notable sur la frontière franco-brésilienne de l'Oyapock, où sont installées les communes de Saint-Georges de l'Oyapock et Camopi (France) et d'Oiapoque (Brésil). De part et d'autre du fleuve sont établies plusieurs populations, d'origines amérindiennes Karipuna, Kali'na, Galibi-Marworno, Palikur, Teko et Wayampi, des Créoles, des Brésiliens, des Métropolitains ainsi que d'autres minorités. Les habitants du bassin de vie de l'Oyapock présentent ainsi une forte diversité culturelle.

La superficie de la commune d'Oiapoque représente un quart de la Guyane, avec ses 22 625 km² où résident 25 514 habitants¹ (20 509 habitants selon le Censur 2010 de l'IBGE). Le territoire communal d'Oiapoque est équivalent au territoire couvert par la Communauté de Communes de l'Est Guyanais (CEEG) (25 560km²) qui regroupe les communes de Régina, Ouanary, Camopi et Saint-Georges de l'Oyapock. Cependant la population y est beaucoup moins élevée : ce sont 6 826 habitants², dont 3 960 habitants² à Saint-Georges de l'Oyapock.

Séparés par 200km de route de Cayenne et 600km de Macapá, les bourgs de Saint-Georges de l'Oyapock et d'Oiapoque constituent les espaces les plus urbains et les plus peuplés de la frontière. Ce sont entre ces deux points que se concentrent les flux humains et les échanges de

¹Estimations 2017 IBGE : <https://www.ibge.gov.br/geociencias-novoportal/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/15761-areas-dos-municipios.html?&t=destaques>

²Recensement INSEE, population légale en vigueur au 1er janvier 2017

marchandises. Sur les berges du fleuve, de part et d'autre de la frontière, s'est établi un réseau de villes jumelles.

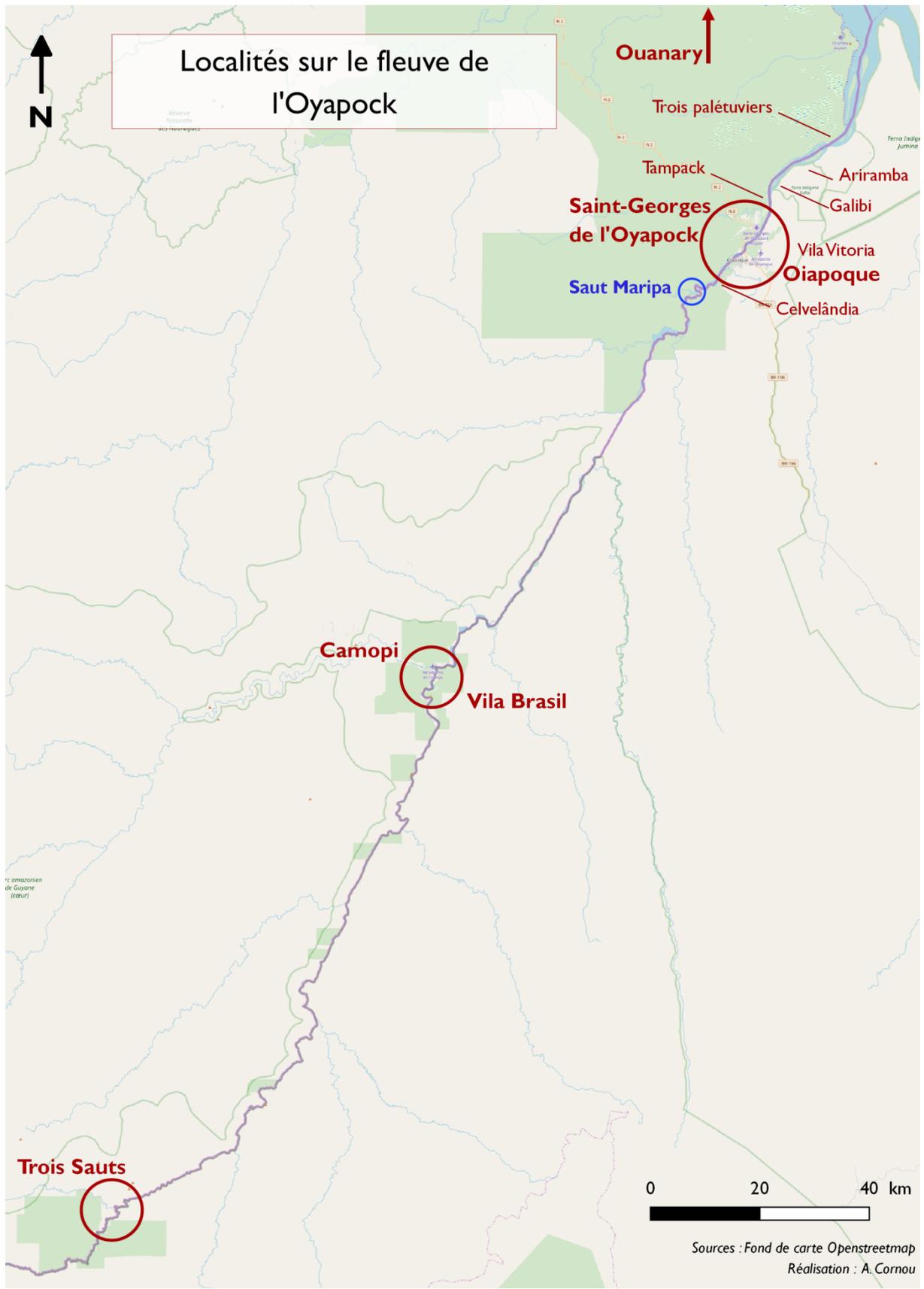
A partir des années 2000, en face de Saint-Georges de l'Oyapock s'est spontanément développé le village de Vila Vitoria, « *bairro invasão* », quartier informel établi sans autorisation et donc inexistant aux yeux des autorités. Formé suite à des expulsions de résidents illégaux sur la commune de Saint-Georges de l'Oyapock, l'expansion démographique y est extrêmement rapide depuis 2005. Ce sont en 2012 près de 400-500 familles qui y vivent, soit environ 2 000 habitants³. De plus, Vila Vitoria est attractive en termes de prix du foncier par rapport à Saint-Georges, offrant une meilleure offre de logements. Au fil des années, de plus en plus de Guyanais rejoignent la rive brésilienne et choisissent de s'installer à Vila Vitoria. Ils réalisent alors la traversée du fleuve quotidiennement pour se rendre à leur travail, à Saint-Georges de l'Oyapock.

En face du bourg de Camopi (1 751 personnes résident sur l'ensemble de la commune⁴), se situe le bourg de Vila Brasil. Situé à moins de cinq minutes en pirogue, Vila Brasil n'est pas un village habité par des riverains, comme on peut s'y attendre d'une communauté isolée de l'Amazonie, mais par des commerçants. L'activité économique de Vila Brasil repose en grande partie sur l'orpaillage illégal, « capitale » des orpailleurs clandestins sur l'Oyapock, et le commerce avec les Amérindiens de la commune de Camopi.

Finalement, au sein de cette région à l'histoire et aux caractéristiques singulières, le fleuve de l'Oyapock n'a cessé d'être le trait d'union entre les populations des deux rives. Même s'il représente la frontière naturelle et administrative des territoires de la Guyane française et du Brésil, l'Oyapock constitue l'élément de liaison central de ce bassin de vie enclavé. L'usage du fleuve est traditionnel et encore courant aujourd'hui : il rend possible les mobilités des personnes et les échanges de marchandises. Ce sont entre les deux pôles de Saint-Georges de l'Oyapock (France) et Oiapoque (Brésil) que se concentrent les échanges fluviaux principaux.

³<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/typespace/frontier/FrontDoc6.htm>

⁴Recensement INSEE, population légale en vigueur au 1er janvier 2017



Carte 1 : Principales localités sur le fleuve de l'Oyapock

La population de ces deux bourgs est relativement jeune. En 2014, la moitié de la population de la CCEG avait moins de 20 ans (contre 44% sur l'ensemble du territoire).⁵ En 2007, 46,5% de la population de l'Amapá avait moins de 20 ans.⁶ Alors que le solde d'entrée-sorties était négatif sur le territoire de la CCEG, au début des années 2000, l'attractivité s'est accélérée au cours des dix dernières années. Elle repose principalement sur l'accueil de population immigrée provenant du Brésil. Ainsi, comme pour l'ensemble de la Guyane un habitant sur trois de la CCEG est un immigré. Des disparités entre les communes de la CCEG existent, puisque 2% de la population vivant sur la commune de Camopi est immigrée, contre 42% vivant sur la commune de Saint-Georges de l'Oyapock. Par ailleurs, le PIB par habitant est nettement plus important en Guyane qu'en Amapá. Le PIB par habitant en Guyane est estimé à 15 634€ en 2016⁷ (63 085 R\$), et celui de l'Amapá à 12 762 R\$, soit 3 190€, en 2013 (Nonato Júnior, 2015).

Depuis la fin des années 1990, la France et le Brésil se penchent davantage sur ce qui les relie sur le continent américain, un fleuve avec ses deux régions transfrontalières, et les prémices d'une coopération régionale prennent place. Ainsi, dans un contexte de renouvellement des relations France-Brésil et de valorisation d'un lien de proximité, le projet de construction d'un pont transfrontalier au-dessus de l'Oyapock naquit en 1997, à l'occasion d'une rencontre internationale à Saint-Georges de l'Oyapock entre les deux dirigeants Jacques Chirac et Fernando Henrique Cardoso. Jacques Chirac et le nouveau président brésilien Luiz Inacio Lula da Silva signent le 15 juillet 2005 l'accord bilatéral relatif à la construction du pont routier sur le fleuve de l'Oyapock. En septembre 2011 se termine la construction de ce pont binational, qui relie Saint-Georges de l'Oyapock et Oiapoque, la Guyane à l'Amapá, la France au Brésil et l'Union Européenne au Mercosul. Néanmoins, pour de multiples raisons techniques, administratives, politiques, et de retard dans le développement des infrastructures connexes, le pont reste fermé pendant 6 ans.

En effet, ce n'est que le 18 mars 2017 que le pont est inauguré et ouvert à la circulation le 20 mars 2017: ouverture provisoire et partielle, restreinte aux voitures et aux piétons. La mise en place de ce pont repose en réalité plutôt sur des rencontres, des personnes et des symboles, et n'a que peu été porté par des études et documents socio-économiques permettant de justifier le projet. Toutefois, la construction d'un tel ouvrage d'art n'est pas sans conséquences sur le rythme de vie de la région. Bien avant son ouverture, le pont avait déjà amené un changement localement des deux côtés du fleuve, à la fois dans les discours et l'imaginaire (Thébaux, 2015). Aujourd'hui, l'ouverture du pont apporte indéniablement de nouvelles dynamiques en

⁵Diagnostic de territoire : La communauté de communes de l'est guyanais – un territoire à fort potentiel, consultable en ligne : [https://www.insee.fr/fr/statistiques/1294505file:///C:/Users/USER/Downloads/cccg2014%20\(1\).pdf](https://www.insee.fr/fr/statistiques/1294505file:///C:/Users/USER/Downloads/cccg2014%20(1).pdf)

⁶Etude multi partenariale du CEROM, AFD, IEDOM et INSEE Guyane : Guyane-Amapá : Mieux structurer les territoires pour intensifier les échanges

⁷Rapport annuel Guyane 2016, IEDOM

bousculant peu à peu les habitudes de mobilités de la population. Il offre alors une nouvelle possibilité de déplacement entre deux territoires.

Ainsi, il est certainement probable que cette nouvelle liaison routière perturbe les flux de transports fluviaux (piroguiers taxis – *catraieiros* notamment), jusqu'à présent omniprésents et uniques moyens de joindre les rives. Des études récentes réalisées au sein de l'Observatoire Hommes-Milieus Oyapock du CNRS ont montré que le trafic fluvial allait subir un déclin et un impact économique non négligeable suite à l'ouverture du pont (Crété 2015, Nicolas 2017).

II. Origine de la demande

Afin d'orienter la mise en œuvre de stratégies et politiques territoriales, la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DEAL) de la Guyane veille à la connaissance du territoire et à la valorisation des données en T0, notamment dans le domaine de la mobilité. Dans ce cadre, la DEAL souhaite approfondir son expertise en matière de transports sur le fleuve frontière de l'Oyapock. Ceci apparaît d'autant plus justifié dans le bassin de vie de l'Oyapock, où l'ouverture du pont induira inévitablement des mutations socio-économiques entre les deux rives.

C'est dans ce contexte d'une meilleure compréhension du territoire que le CNRS (Laboratoire LEEISA) réalise, sous forme de prestation de service pour la DEAL, une étude socio-économique portant sur les transports traversant le fleuve Oyapock. En effet, au sein du CNRS, l'Observatoire Hommes-Milieus Oyapock (financé par le Labex DRIHM) observe les impacts induits par la construction du pont binational, et notamment les évolutions des mobilités sur le fleuve Oyapock. L'OHM possède une connaissance fine de ce territoire transfrontalier, ainsi qu'une expertise approfondie sur la problématique des transports dans le bassin de l'Oyapock, cet Observatoire existant depuis 2008.

Coordonnée au sein de l'OHM, cette étude recense et structure les connaissances en termes de transports (marchandises et personnes) sur l'Oyapock. Elle s'est déroulée pendant 6 mois, à partir d'août 2017 jusqu'en février 2018 et est réalisée par une chargée de mission, Alice Cornou, ingénieure d'études en mobilités/aménagement du territoire.

III. Périmètre d'étude

L'ensemble du fleuve de l'Oyapock est concerné par cette étude. Les flux transversaux, du bas jusqu'au haut Oyapock, ainsi que les flux longitudinaux entre les villes jumelles doivent être pris en compte et analysés. La concentration de population étant localisée au bourg de Saint-Georges de l'Oyapock et d'Oiapoque, c'est donc sur le bas Oyapock que se concentrent les échanges fluviaux. Le pont étant construit entre ces bourgs, c'est également dans cette région que les changements seront les plus conséquents. Ainsi, l'étude s'est naturellement et principalement focalisée sur cet espace, le bas Oyapock.

IV. Les objectifs de l'étude

L'étude a pour objectif de quantifier et de qualifier les flux de personnes et de transport de marchandises, par voie fluviale mais également terrestre. Grâce à des enquêtes socio-économiques, des comptages, des observations de terrain et des cartographies, l'étude permet de réaliser un premier travail de collecte de données, qui seront mobilisés à l'avenir. En effet, l'étude s'attache à préfigurer un futur *Observatoire International des Transports de l'Oyapock - OITO*, qui a pour but de pérenniser la collecte d'informations et la valorisation des données dans le temps concernant les transports du bassin de vie. L'OITO permettra d'observer les évolutions socio-économiques dans le bassin de l'Oyapock et d'appréhender les mutations concernant les déplacements. A ce titre, l'étude propose également des indicateurs permettant le suivi de l'évolution des transports de l'Oyapock et identifie les futurs partenaires intéressés, et ce, afin d'analyser les conditions de la mise en place de l'OITO.

1. L'identification du flux de personnes sur le fleuve

L'OHM Oyapock, grâce à des études précédentes (Crété 2015) a déjà collecté des données sur les flux transversaux de pirogues taxis dans le triangle de Saint-Georges de l'Oyapock, Vila Vitoria et Oiapoque. Ceci a permis de quantifier ces flux, et d'approcher le profil et les destinations des usagers de ces transports. Notre étude s'attache à actualiser et compléter les informations précédemment récoltées par une enquête des flux transversaux et longitudinaux de passagers, de bateaux de pêche et d'autres types d'embarcations.

2. Le transport de marchandises

Les échanges partant et arrivant à Saint-Georges de l'Oyapock seront approchés afin de caractériser les dynamiques économiques et marchandes sur la frontière. Le travail de Master 2 de S. Nicolas (2017) a défini préalablement une typologie des biens transportés : pondéreux comme bois ou énergie, produits de consommation courante (alimentation, biens de consommation – vêtements, petit électroménager, électronique,...) qui n'utilisent pas forcément les mêmes modes de transport. Une partie non négligeable des marchandises fait l'objet d'échanges informels (consommation personnelle, pratique d'échanges, ventes entre particuliers,...) que l'étude tente d'approcher.

3. Le flux de véhicules entre les deux Etats

Avant l'ouverture du pont, un bac opérait la liaison Saint-Georges de l'Oyapock – Oiapoque pour les véhicules (deux roues, véhicules particuliers, véhicule utilitaire léger,..). L'étude s'intéresse au devenir de cette activité suite à l'ouverture du pont, et s'informe en parallèle, sur le nombre de passages de véhicules sur le pont.

4. Les infrastructures de transport

Une campagne de terrain a permis le recensement du nombre d'infrastructures sur les rives françaises et brésiliennes. La typologie des points d'embarquement et de débarquement (dégrads, pontons, plages,...), leur géolocalisation et leur cartographie seront présentées.

5. Les entreprises et les emplois dans le domaine des transports

L'étude tentera d'approcher le nombre d'entreprises de transport et le nombre d'emplois, notamment le nombre de groupements de piroguiers « taxi-pirogue » et le nombre de piroguiers.

6. Identification des partenaires de l'OITO

Dans le cadre de la préfiguration de l'Observatoire, l'étude doit identifier, recenser et synthétiser les avis des partenaires intéressés à la mise en place d'un tel observatoire. Il s'agit de rassembler les services de l'Etat parties prenantes, les principales collectivités territoriales associées, les représentants socio-économiques du monde du transport et les représentants de la société civile. L'étude dégagera des propositions de mise en œuvre et partenariats de l'Observatoire.

7. Recensement des données disponibles et proposition d'indicateurs

Grâce à l'enquête socio-économique et aux différents relevés de données, tant quantitatives que qualitatives, des indicateurs pertinents peuvent alors être proposés. Ces indicateurs ne sont pas définis de manière définitive et pourront être retravaillés conjointement entre les partenaires, lors de la mise en place de l'Observatoire.

V. Méthodologie de l'étude

L'étude reprend plusieurs données récoltées grâce aux multiples études de l'OHM. Elle repose notamment sur deux rapports de master II, qui seront cités tout au long du rapport :

- *Piroguiers, Flux et structuration de l'espace, les piroguiers de l'Oyapock et le pont binational*, Céline Crété, 2015
- *Pou pon a dékolé ? Les mobilités marchandes en voie de restructuration ?*, Stéphanie Nicolas, 2017

Une partie de terrain de l'étude a été menée sur les mois d'octobre, novembre et décembre 2017, permettant de mener :

- 206 questionnaires sur les mobilités et pratiques d'achats avec les habitants du bassin de vie (questionnaire disponible en annexe)

- 51 questionnaires avec les piroguiers « *catraieiros* », ou « *taxi-pirogue* », qui travaillent sur le bas Oyapock, afin de connaître l'évolution de leur activité suite à l'ouverture du pont (questionnaire disponible en annexe)
- Des comptages de flux de pirogues entre Saint-Georges de l'Oyapock, Oiapoque et Vila Vitoria : une semaine complète d'observation sur chaque site
- Un recensement des pontons sur le bas Oyapock sur les rives françaises et brésiliennes

Par ailleurs, des entretiens semi-directifs avec la société civile, les entreprises des transports, ainsi que les parties institutionnelles et universitaires de l'Amapá et de Guyane ont été réalisés tout au long de l'étude.

Les données et discours qui ont été recueillis sont présentés au fil du rapport, selon la thématique concernée.

Tout au long de l'étude des réunions de suivi et d'explication ont été menées :

- **25 aout 2017** : réunion de cadrage de l'étude entre les coordinateurs (DEAL-OHM),
- **3 octobre 2017** : réunion de lancement de l'étude, à la Mairie de Saint—Georges de l'Oyapock,
- **1^{er} décembre 2017** : Restitution partielle de l'étude lors du séminaire annuel de l'OHM Oyapock, Cayenne,
- **19 février 2018** : Restitution de l'étude aux partenaires, à la DEAL de Cayenne.

Durant toute la durée de l'étude, les coordinateurs et la chargée de mission se sont réunis mensuellement afin de faire des points d'étape.

FIN AOUT- SEPTEMBRE	lectures bibliographiques Formation sur la mise en œuvre d'un observatoire Premières prises de contacts à activer prioritairement : Questionnaires et définition de la méthodologie Organisation de la réunion d'octobre
OCTOBRE	Réunion de lancement à Saint George Travail de terrain – collectes de données
NOVEMBRE	Travail de terrain – collectes de données
DECEMBRE	Traitement et analyse des données
JANVIER	Rédaction du rapport

	Recueil des avis des partenaires intéressés à la mise en place d'un observatoire
FEVRIER	Rédaction du rapport Restitution de l'étude Fin du contrat le 20 février 2018

PARTIE II : LES FLUX SUR L'OYAPOCK

I. Le transport de personnes sur le fleuve

8. Le transport de personnes via le réseau de piroguiers

« Piroguiers, Flux et Structuration de l'espace » (2015) est un mémoire réalisé par Céline Créte s'attachant notamment à décrire l'organisation des « taxis-pirogues », ou « *catraieiros* », du fleuve Oyapock. Ce sont des transporteurs professionnels à la fois pour le transport de marchandises et de personnes sur l'Oyapock. Ils réalisent tout au long de la journée et de la nuit les traversées sur le fleuve : principalement entre Saint-Georges de l'Oyapock, Vila Vitoria et Oiapoque.

Ce rapport de 2015 présente un premier état des lieux du rôle de ces piroguiers ainsi que leur organisation. Dans le cadre de cette nouvelle étude faisant suite à l'ouverture du pont, il apparaît opportun d'enquêter de nouveau sur le système des « taxis-pirogues ». Les éléments de cette partie reposent sur les informations récoltées en 2015, qui sont complétées à la fois par de nouveaux entretiens semi-directifs avec les présidents des « taxis-pirogues », de questionnaires réalisés avec les piroguiers, et des observations de terrain.

En 2015, sont recensées 4 organisations de « taxi-pirogues » :

- La *Cooperativa Mista Fluvial de Catraieiros de Oiapoque COMFCOI*, coopérative brésilienne
- La *Cooperativa de Pilotos aquaviários e de Turismo COOPTUR*, coopérative brésilienne
- L' *dos Pilotos Fluviais da Vila Vitoria APFVV*, association brésilienne
- La *Vallée de l'Oyapock*, association française des piroguiers de Saint-Georges de l'Oyapock

En 2017, une 5^{ème} organisation est présente : l' *dos Catraieiros do Municipio de Oiapoque ACMO*, association brésilienne.

Un entretien semi-directif avec le président de la COMFCOI a pu être mené lors de l'étude de Céline Créte. Les informations relatives à la COOPTUR avaient été constituées partiellement avec des bribes de conversations sur la berge. Dans le cadre de cette nouvelle étude, trois entretiens semi-directifs ont pu être menés avec le vice-président de la COMFCOI, le président de l'APFVV et le vice-président de la vallée de l'Oyapock. Un début d'entretien a été réalisé avec le président de la COOPTUR. Par ailleurs, 51 questionnaires avec les piroguiers ont été menés en 2017 afin de comprendre les évolutions du trafic fluvial et de l'activité des *catraieiros* suite à l'ouverture du pont.

Cette partie présente l'organisation du système des taxis-pirogues, qui tend à se structurer peu à peu, bien que cette activité reste encore fortement imprégnée par l'informel.

PRESENTATION DES STRUCTURES

COMFCOI

La COMFCOI existe sous le titre de Coopérative depuis 2002, suite à la réunion de deux associations, dont la plus ancienne fut créée en 1998. Elle s'enregistre en tant que coopérative pour se développer au-delà de l'échelle municipale et acquérir plus de droits (Crété, 2015). La nature juridique du statut de « coopérative » est définie par la loi n°5.764 du 16 décembre 1971⁸. Elle se doit de produire une activité à but non lucratif et déclarer ses actions au registre public des entreprises mercantiles brésiliennes.

La COMFCOI, implantée à Oiapoque, réalise du transport fluvial et terrestre de passagers et de marchandises.

L'organisation interne est constituée par six membres du bureau (président, vice-président, deux secrétaires et deux trésoriers) et six membres du conseil fiscal. Ces membres sont élus pour quatre ans. En 2015 la coopérative regroupait 59 adhérents ; elle comprend 64 adhérents en 2017. Environ 5% des membres de l'association ont une activité en parallèle du travail de taxi-pirogue.

COOPTUR

Créée en 2010, cette coopérative a un fonctionnement similaire à celui de la COMFCOI. Ce sont 65 piroguiers qui adhèrent à la COOPTUR en 2015, et 60 en 2017. Il y a deux femmes piroguiers dans cette association.

APFVV

Cette organisation est une association privée créée en 2008. Du fait de la création récente du quartier de Vila Vitoria, officialisé en 2008 comme quartier d'Oiapoque, cette association apparaît plus tardivement que la COMFCOI (créée en 2008), bien qu'elle soit antérieure à la COOPTUR (Crété, 2015). De manière similaire à la COOPTUR, le bureau est constitué du président, du vice-président, du premier secrétaire, du second secrétaire, du premier trésorier, du second trésorier. Le conseil fiscal comprend un premier conseiller fiscal et 5 suppléants, soit 6 membres. Tous les membres de l'association sont éligibles à être président, qui s'engage pour un mandat de deux ans. En 2015, elle comprend 19 piroguiers puis 23 en 2017.

Vallée de l'Oyapock

Cette association qui est installée à Saint-Georges de l'Oyapock existe depuis 2009. Le fonctionnement demeure assez flou : il est possible d'adhérer à l'association sans pour autant exercer le travail de piroguier. En effet, 23 personnes adhèrent à l'association, pourtant, seuls 9 membres sont des piroguiers travaillant tous les jours. Le reste des membres ne possèdent

⁸Lei N° 5.764, de 16 de dezembro de 1971. Consultable en ligne : http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/leis/L5764.htm

pas forcément de pirogue ou de moteur, et exercent alors d'autres professions, par exemple dans la construction. Il est prévu que 5 nouvelles personnes adhèrent prochainement à l'association, sans être nécessairement *catraieiros*.

ACMO

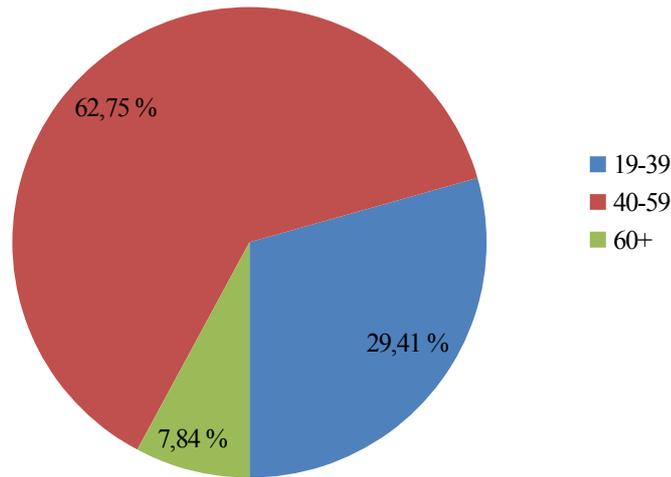
Le président de cette association n'ayant pas pu être rencontré, l'étude ne pourra pas présenter des informations détaillées sur sa création et son organisation. D'après les entretiens avec les piroguiers, ils étaient au nombre de 20 en 2017.

Tableau 1 : Informations sur les associations et coopératives de piroguiers en 2017

Organisation	Nature juridique	Adresse	Année de création	Maillot	Adhérents 2015	Adhérents 2017
COMFCOI	Coopérative	Oiapoque	Association en 1998 Coopérative en 2002	Vert	59	64
COOPTUR	Coopérative	Oiapoque	2010	Jaune et Rouge	65	60
ACMO	Association	Oiapoque		Rouge	/	20
APFVV	Association privée	Vila Vitoria	2008	Jaune, vert et bleu	19	23
Vallée de l'Oyapock	Association	Saint-Georges	Association de 2003	Bleu	28	23 (9)
TOTAL					171	190

A elles deux, la COMFCOI et la COOPTUR représentent plus de la moitié de *catraieiros* en activité dans le bassin de l'Oyapock :

Age des catraieiros interrogés



Graphique 1 : Répartition des catraieiros « taxis-piroguiers » travaillant entre Oiapoque, Saint-Georges de l'Oyapock et Vila Vitoria par association et coopératives en 2017

PORT DU MAILLOT

Chaque piroguier se doit de porter le maillot de l'association ou coopérative à laquelle il appartient pendant ses heures de travail. Les maillots ont une couleur et un logo propre à chaque coopérative ou association. C'est à ce vêtement que l'on peut identifier le piroguier en tant que membre d'une association ou d'une coopérative. D'une part, cela rend le piroguier plus visible et facilement reconnaissable lorsque des passagers souhaitent traverser. Par ailleurs, il est plus rassurant pour les passagers de traverser avec un piroguier reconnu membre d'une association/coopérative. Enfin, chaque piroguier possède son propre numéro inscrit sur le maillot, pouvant alors être signalé si une faute professionnelle est commise. Ce numéro sert en outre d'immatriculation, car les pirogues n'ont pas d'immatriculation.



Planche photographique 1 : Les différents maillots selon les coopératives et associations : COMFCOI, ACMO, COOPTUR, Vallée de l'Oyapock et APFVV (A. Cornou, 2017)

ADHESION

D'après les entretiens réalisés par Crété (2015) et les compléments d'informations recueillis en 2017, plusieurs éléments sont nécessaires pour adhérer à ces structures brésiliennes :

- Etre habilité par la Marine Nationale Brésilienne, qui délivre le permis de conduite fluvial,
- Fournir les informations relatives au moteur
- Fournir les informations relatives à la pirogue, notamment le nombre maximum de personnes pouvant monter à bord
- Présenter un extrait de casier judiciaire vierge,
- Etre introduit par quelqu'un de la coopérative,
- Etre accepté par la majorité lors de l'Assemblée Générale.

Pour l'association de la Vallée de l'Oyapock, qui doit se plier à la réglementation française, il est nécessaire d'avoir un titre de navigation, des papiers d'identité en règle (il est possible d'être Brésilien et d'adhérer à l'association) et une carte de la marine autorisant à conduire une embarcation. L'homologation de la pirogue n'est pas requise pour entrer dans l'association. De la même manière, il faut être introduit par un membre de l'association et cette nouvelle entrée doit être validée par les autres membres.

Une fois par mois, les coopératives et associations organisent leur propre réunion afin de regrouper leurs membres et d'échanger sur diverses thématiques. L'adhésion coûte 30R\$ par mois (soit 10€) pour les associations et coopératives brésiliennes.

REGLEMENTS ET AMENDES

Comme expliqué dans le rapport de Crété, les coopératives ont mis en place un règlement interne afin de contrôler l'activité des piroguiers. Lorsqu'un comportement contraire au règlement interne est constaté, le piroguier peut être exclu pour un temps défini ou définitivement selon la gravité du cas. Il se peut que le piroguier soit amené à payer des amendes en cas de non-respect du règlement : par exemple si la pirogue n'est pas éclairée en circulant de nuit, ou si le piroguier n'est pas présent à deux réunions mensuelles consécutives sans motif valable.

Par ailleurs, il n'est pas autorisé d'être adhérent à deux coopératives ou associations en même temps. Néanmoins, il est possible de changer d'organisation avec une lettre de recommandation rédigée par le président. S'il y a eu exclusion du piroguier, il n'est pas possible d'entrer dans une autre. Crété précise que ces règles demeurent relativement générales et théoriques : il se peut dans la pratique que les choses se passent différemment, de manière plus souple par des arrangements menant à des exceptions.

EQUIPEMENTS

Le matériel peut être acheté tant au Brésil qu'en Guyane française. En fin de compte la qualité d'un moteur sera la même dans les deux pays, étant donné que ce sont des produits importés des grands constructeurs asiatiques. Toutefois, il serait intéressant d'obtenir de plus amples informations sur les normes françaises et brésiliennes sur ce type de matériel. L'essence est presque systématiquement achetée rive brésilienne du fleuve : il existe deux stations d'essence directement sur les bords du fleuve le long des berges d'Oiapoque, ce qui permet aux pirogues d'accoster et de remplir directement leurs bidons. La station d'essence à Saint-Georges se situe sur la route à l'entrée du bourg. Selon les types de moteurs, certains ne sont pas endommagés par l'essence vendue au Brésil, mais d'autres requièrent un mélange avec l'essence vendue à Saint-Georges.

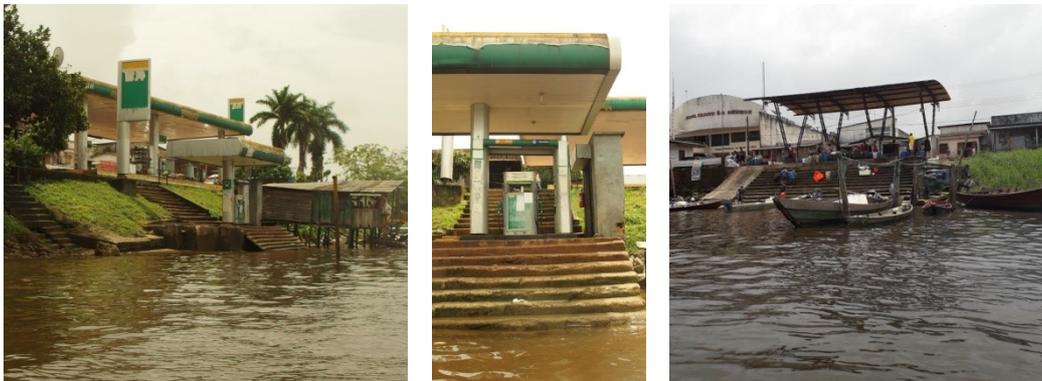


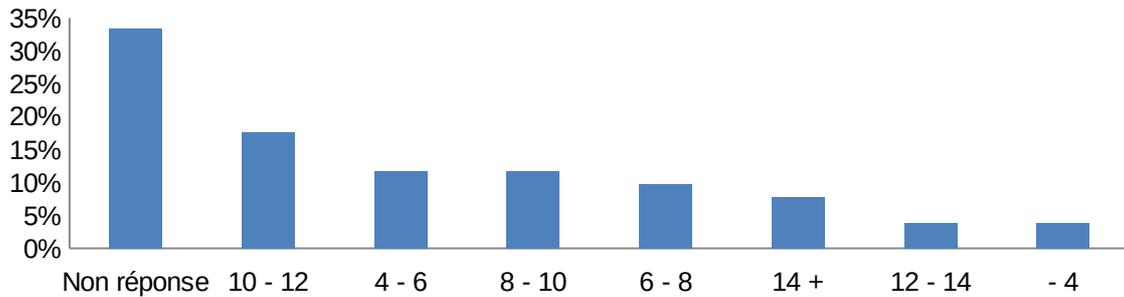
Planche photographique 2 : Les stations essence au bord du fleuve, sur les berges d'Oiapoque. (A. Cornou, 2017)

Pour des raisons d'investissement, certains piroguiers font le choix de louer une pirogue plutôt que d'en acheter une. Il est possible de louer la pirogue à d'autres *catraieiros*, qui peuvent posséder plusieurs pirogues. L'étude n'a pas permis d'identifier d'autres personnes ou organismes louant des pirogues. En fin de compte, il semblerait que la location de pirogues soit accessible selon le réseau des connaissances, plutôt que par des entreprises officielles louant ce matériel.

La location de la pirogue s'élève environ à 1000 R\$ par mois, soit autour de 90 € - 360 R\$ par semaine. Afin de minimiser les coûts, certains piroguiers choisissent de partager entre eux la location de la pirogue, et ainsi de partager leur temps de travail ensemble. Ils peuvent appartenir à des associations/coopératives différentes et s'organiser ensemble dans le partage de la location de la pirogue.

D'après les questionnaires réalisés auprès des piroguiers (N=51), 57% des piroguiers possèdent leur propre pirogue. Un échange informel avec un piroguier me confirme que la grande majorité d'entre eux possèdent leur pirogue. Au regard des coûts de la location et de la diminution éventuelle du trafic suite à l'ouverture du pont, les piroguiers qui louent une pirogue sont les plus vulnérables et risqueraient d'être les premiers à quitter cette profession.

Nombre de trajets moyens réalisés par jour avant l'ouverture du pont



Graphique 2 : *Catraieiros possédant ou louant leur pirogue*

HORAIRES DE TRAVAIL

Les piroguiers sont libres dans leur organisation du travail et n'ont pas d'horaires à respecter. Chaque piroguier peut choisir son temps de travail et de repos, et cela peut varier en fonction des jours de la semaine et de ses propres impératifs. Certains piroguiers travaillent de jour ou de nuit, il n'y a pas de répartition définie mais une répartition se met en place de manière spontanée selon les préférences individuelles. D'après nos enquêtes et celle de Créte (2015), selon les heures de la journée, certains créneaux connaissent de l'affluence : le matin entre 7h30 et 9h, puis le midi entre 11h30 et 13h et la fin d'après-midi vers 17h. Les périodes de l'année connaissant le plus d'affluence sont les mois de juillet, août, décembre et janvier, correspondant aux périodes de vacances et fêtes de fin d'année.

PERIMETRE DE CIRCULATION

La principale aire de déplacement sur l'Oyapock pour les *catraieiros* se dessine dans le triangle Saint-Georges de l'Oyapock, Vila Vitoria et Oiapoque. Selon la demande, ils peuvent aller à Tampack, Trois Palétuviers, Taparabo, Ouanary, au village Blondin, au Saut Maripa, ou encore sur des localités bien précises le long des berges françaises et brésiliennes. Ils jouent à la fois le rôle de taxi fluvial et de transport à la demande. Ces destinations sont demandées de manières très variables et restent difficiles à chiffrer. Les taxi-pirogues ne traversent pas les sauts dont le passage est trop risqué pour ces coques en aluminium.

De manière générale, c'est le trajet Saint-Georges/Oiapoque qui est proposé. Les piroguiers membres de l'association APFVV ne réalisent pas uniquement les trajets entre Saint-Georges/Vila Vitoria ; trajets qui par ailleurs peuvent être effectués de manière toute aussi légitime par les autres piroguiers. Le périmètre de circulation est le même et est partagé entre ces cinq associations et coopératives, sans exclusivité de trajet.

LES POINTS D'EMBARCATIONS

Les pontons de départs et d'arrivées ne sont pas officiellement définis. Il existe à Saint-Georges trois pontons principaux, deux à Oiapoque et un à Vila Vitoria. Le ponton de Vila Vitoria a été construit et est entretenu par les membres de l'APFVV, tandis que les pontons principaux de Saint-Georges et Oiapoque sont entretenus par les services techniques des mairies respectives. Il existe également de nombreux pontons privés, entretenus par les

particuliers. L'étude a permis de recenser l'ensemble de ces pontons à la fois sur les berges françaises et les berges brésiliennes, jusqu'à Trois Paletuviers/Taparabo en aval et le sud du bourg d'Oiapoque en amont (cf partie V).

RAMASSAGE DES PASSAGERS

Les piroguiers, en plus d'exercer leur travail de taximan fluvial, doivent également trouver eux-mêmes les passagers qu'ils feront traverser. Ainsi, ils laissent leur pirogue amarrée au ponton et vont à la rencontre de leurs futurs clients. Bien que certains piroguiers ne soient pas en règle pour exercer leur activité sur les rives françaises, une tolérance est acceptée jusqu'à la rue Elie Elfort, derrière la mairie⁹. Du côté brésilien, les piroguiers maintiennent une observation constante pour trouver les passagers qui souhaitent traverser. L'ambiance des berges est donc particulièrement vivante et ce « *désordre organisé* » (C. Crété, 2015) parfois intimidant aux premiers abords, confère un charme indéniable aux rives du fleuve.

TYPE DE PASSAGERS

Les entretiens ont permis de définir si les piroguiers transportaient plutôt des Brésiliens ou des Français, et s'ils transportaient plutôt des locaux ou des touristes. Il a été précisé que beaucoup de Français se rendent au Brésil pour faire des courses, mais néanmoins la part de Français utilisant la pirogue est équivalente à la part de Brésiliens traversant aussi le fleuve. C'est également partagé de manière égale entre le nombre de touristes et de locaux.

TARIFS DES TRAJETS

Les tarifs ont été définis il y a 5 ans à la Prefeitura de Oiapoque : les coopératives et associations de l'époque ont été convoquées pour discuter ensemble des prix et fixer un tarif unique par trajet. En réunion, les prix ont ensuite été adoptés à l'unanimité. Les tarifs ont été fixés en Euro et en Réal brésilien, ce qui ne permet pas d'évolution selon le taux de change en vigueur. Le coût de la traversée revient toujours moins cher en Réal brésilien ; les piroguiers préféreront ainsi les passagers qui paient en Euro.

Le coût d'une traversée entre Saint-Georges de l'Oyapock et Oiapoque est de 15R\$ ou 5€ en journée, et 20R\$ ou 7€ à partir de la nuit tombée. Entre Saint-Georges de l'Oyapock et Vila Vitoria le trajet coûte 5R\$ ou 2€ en journée, et 7R\$ ou 2,50€ la nuit.

Il a été convenu par les coopératives et associations que les enfants de moins de 5 ans ne paient aucun des trajets.

Enfin, il est possible, lorsque l'on réalise au quotidien le trajet Saint-Georges de l'Oyapock - Vila Vitoria, de payer un piroguier pour environ 50€ - 180 R\$ par mois qui se tient à disposition pour réaliser les trajets réguliers.

⁹D'après les discours des *catraieiros* interrogés.

LOCALIDADE	DIA	NOITE
V. VITÓRIA - JOÃOZINHO	: R\$ 7,00 (2,5€)	R\$ 10,00 (3€)
V. VITÓRIA - BLONDÉE	: R\$ 10,00 (3€)	R\$ 10,00 (3€)
V. VITÓRIA - TAMPACK	: R\$ 40,00 (10€)	R\$ X X X
V. VITÓRIA - ST. GEORGES	: R\$ 5,00 (2€)	R\$ 7,00 (2,5€)
V. VITÓRIA - COLARES	: R\$ 20,00 (7€)	R\$ X X X
V. VITÓRIA - ST. ANTONIO	: R\$ 5,00 (2€)	R\$ 7,00 (2,5€)
V. VITÓRIA - RONÃ	: R\$ 20,00 (7€)	R\$ X X X
V. VITÓRIA - MARIPIÁ / I. SOPHIE	: R\$ 80,00 (20€)	R\$ X X X
V. VITÓRIA - ILHA DO SOL	: R\$ 4,00	R\$

Planche photographique 3 : Indication des tarifs de la traversée en pirogue selon les trajets, au ponton principal de Vila Vitoria. (A. Cornou, 2017)

Les tarifs pour Trois Palétuviers, Ouanary, et les trajets longue distance sont fixés par les piroguiers eux-mêmes en fonction de la demande et du nombre de personnes.

Néanmoins, il se peut que les piroguiers acceptent une somme moindre lorsqu'il y a beaucoup de monde dans la pirogue, ou lorsque les personnes réalisant la traversée sont des habituées.

Par ailleurs, le trajet Vila Vitoria/Oiapoque en pirogue coûte 15 R\$. Or, en passant par la route qui relie ces deux centralités, les taxis privés font payer le trajet 10 R\$. Ainsi, les habitants de Vila Vitoria souhaitant se rendre à Oiapoque choisissent toujours de passer par la route, puisque cela revient moins cher et par ailleurs, le taxi passe chercher la personne et l'emmène au point final de sa destination (à contrario de la pirogue qui ne peut faire le trajet que de ponton à ponton, la suite du déplacement n'étant pas prise en charge).

Pour se rendre sur le haut-cours du fleuve, Camopi rive française et Vila Brasil rive brésilienne, il existe des pirogues proposant de 30 à 50 € (entre 120 et 200 R\$) pour un aller entre saut Maripa et Camopi-Vila Brasil. Ce ne sont pas les coopératives-associations que l'on vient de citer qui assure ce transport, mais des entreprises françaises de Camopi et Saint-Georges de l'Oyapock ou bien des pirogues illégales brésiliennes qui assurent régulièrement le fret (cf. partie sur le transport touristique p. 57).

TARIFS DU FRET

Certains piroguiers réalisent du transport de personnes mais d'autres proposent aussi de transporter de plus grandes quantités de marchandises (alimentaire, meubles, équipements). Les coûts du fret varient selon les quantités et le piroguier : il n'y a pas de tarifs fixes. Cela peut varier autour de 200-250R\$, c'est au piroguier de faire son offre et d'adapter selon la quantité à transporter et la destination.

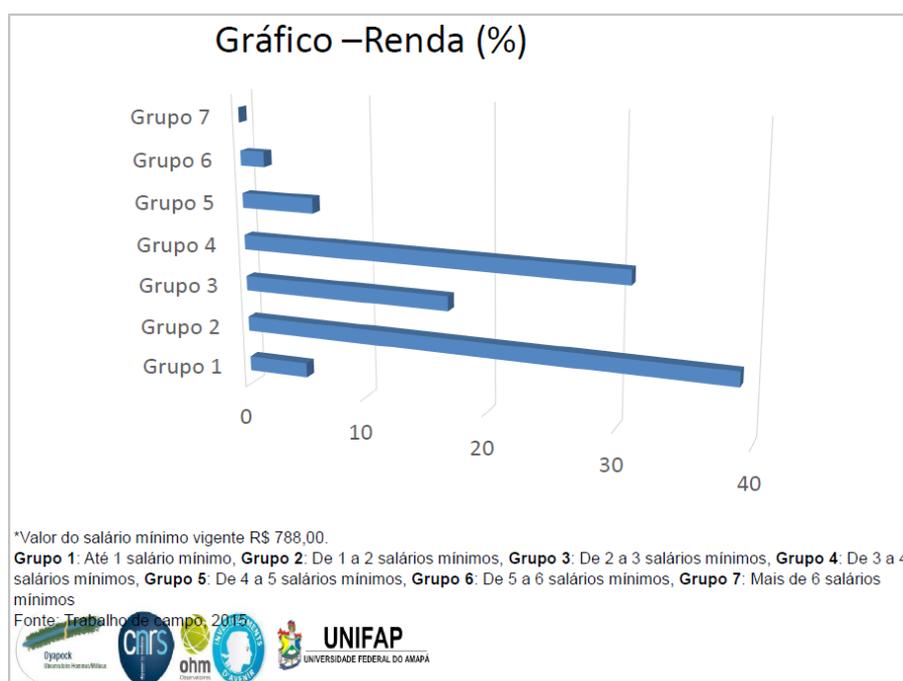
Par ailleurs, il arrive que certaines personnes traversent avec leur propre vélo : dans ce cas, le coût de la traversée de la bicyclette n'est pas pris en compte. De la même manière, une télévision ou un bagage ne coûtera pas de frais supplémentaire.

REMUNERATION

La rémunération du piroguier dépend directement de son rythme de travail et des passagers qu'il a pu faire traverser au fil des jours. L'adhésion à une association ou coopérative n'offre pas de salaire régulier et ne permet pas de cotiser pour la retraite. Les choix de chaque piroguier quant à l'organisation de son activité étant spécifiques à chaque personne, le salaire qui en découle est variable selon chacun. Bien qu'il soit difficile de définir un salaire type de piroguier, plusieurs données sont présentées ci-dessous afin d'estimer un ordre d'idée.

Une étude menée par Gutemberg da Vilhena Silva en 2015, « Spatialité du travail des *catraieiros* dans la frontière Brésil-Guyane », s'intéresse aux « taxi-pirogues » et comprend un travail de terrain avec des questionnaires réalisés auprès des piroguiers. Dans le questionnaire, la question « *Quelle est la rentabilité de votre activité ?* » a été posée :

- 1 : A partir d'un salaire minimum¹⁰ (jusqu'à 788,00 R\$ - 197 €)
- 2 : De 1 à 2 salaires minimaux (de 788,01 R\$ à 1 576,00 R\$ - 197 € à 419 €)
- 3 : De 2 à 3 salaires minimums (1 576,01 R\$ à 2 364,00 R\$ - 419 € à 591 €)
- 4 : De 3 à 4 salaires minimums (2 354,01 R\$ à 3 152,00 R\$ - 591 € à 788 €)
- 5 : De 4 à 5 salaires minimums (3 152,01 R\$ à 3 940,00 R\$ - 788 € à 985 €)
- 6 : De 5 à 6 salaires minimums (3 940,01 R\$ à 4 728,00 R\$ - 985 € à 1 182€)
- 7 : Plus de 6 salaires minimums (plus de 4 728,01 R\$ - 1 182 €)



Graphique 3 : Proportions des salaires gagnés par les catraieiros. (Résultats de l'étude réalisée en 2015 par G. da Vilhena Silva où 30% des piroguiers ont été interrogés)

¹⁰Le salaire brésilien minimum en vigueur lors de l'étude est de 788,00 R\$.

Deux groupes se distinguent dans les résultats présentés par ce graphique :

- 39% des piroguiers interrogés ont un salaire compris entre 788,01 R\$ à 1 576,00 R\$, soit 1 à 2 salaires minimums brésiliens (197 € à 419 €).
- 31% des piroguiers interrogés ont un salaire compris entre 2 354,01 R\$ à 3 152,00 R\$, soit 3 à 4 salaires minimums brésiliens (591 € à 788 €).

Les salaires sont extrêmement variables d'un piroguier à l'autre. Lors des entretiens, il a été évoqué qu'un piroguier peut parfois gagner jusqu'à 250R\$ par jour s'il y a un bon trafic (jour ouvré). Sur une excellente journée en week-end, lors d'une forte activité avec beaucoup de clients, un piroguier peut même gagner jusqu'à 500 R\$.

Par la suite, un piroguier explique que son salaire se situe plutôt autour de 1 500 R\$ par mois (375 €), soit 300-400 R\$ (75-100 €) par semaine, équivalent 60-80 R\$ (15-20 €) par jour. Il précise que certains jours, il est difficile de gagner 50 R\$ (12,50 €). Un autre piroguier ajoute « *qu'il faut se débrouiller entre les bonnes et mauvaises journées pour gagner autour de 350 R\$ par semaine, afin d'obtenir un salaire correct.* »

Si l'on considère qu'un piroguier fait traverser 15 personnes dans la journée entre Oiapoque et Saint-Georges, cela revient en effet à 225 R\$ gagnés par jour (environ 56€), ce qui correspond à une « *bonne journée* ». Il faut préciser que selon la taille de la *catraieiros*, 8 à 15 personnes peuvent voyager ensemble. Les pirogues pour le transport scolaire peuvent même transporter une vingtaine de personnes.

Néanmoins, il faut prendre en compte le coût de l'essence, le gardiennage de la pirogue, la cotisation mensuelle et l'entretien de la pirogue. Certains piroguiers doivent aussi prendre en compte la location de leur pirogue (900-1000 R\$/mois, soit 225-250 €/mois). Un trajet aller-retour entre Saint-Georges de l'Oyapock et Oiapoque revient à 30 R\$ d'essence, soit 15 R\$ par trajet (3,75 €). Dans une journée, le piroguier peut donc aisément dépenser en essence 100 R\$ (25€) pour 6-7 trajets réalisés, selon le moteur et le poids de l'embarcation à chaque trajet.

Ce tableau présente plusieurs scénarios selon le nombre de trajets réalisés entre Saint-Georges et Oiapoque et le nombre de personnes transportées. Par exemple, le scénario A propose qu'un piroguier transporte 50 personnes dans la journée, et réalise 10 trajets (l'équivalent d'une moyenne de 5 passagers par trajet). Ce piroguier il gagnera directement 750 R\$, mais devra dépenser 150 R\$ pour son essence. Ainsi, sa recette journalière est donc de 600 R\$. En extrapolant ce scénario sur la semaine, il recevra une recette hebdomadaire de 3 000 R\$, puis un salaire mensuel de 12 000 R\$. Les colonnes bleues sont les scénarios les plus fréquents, selon les échanges et observations faites sur le terrain :

Scénario	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Personnes transportées	50	40	25	15	24	10	18	8	6	12
Trajets réalisés	10	12	5	5	12	5	6	4	4	6
Moy passagers/voyage	5	3,3	5	3	2	2	3	2	1	2

Recettes (R\$)	750	600	375	225	360	150	270	120	90	180
Dépenses (15R\$/trajet)	150	180	75	75	180	75	90 \$	60	60	90
Recette/jour (R\$/j)	600	420	300	150	180	75	180	60	30	90
Recette/semaine (R\$/sem)	3 000	2 100	1 500	750	900	375	900	300	150	450
Salaire mensuel (R\$/mois)	12 000	8 400	6 000	3000	3 600	1500	3 600	1200	600	1800

Tableau 2 : Scénarios de recettes journalières, hebdomadaires et mensuelles des *catraieiros* selon le nombre de trajets réalisés et le nombre de personnes transportées.

Si l'on imagine un salaire type mensuel avec des semaines de 5 jours travaillés :

- En comptant deux semaines de journées en scénario F et deux semaines de journées en scénario H, le salaire mensuel serait de 1350 R\$ (338 €).
- En comptant deux semaines de journées A et deux semaines de journées en scénario I, un piroguier obtiendrait un salaire de 900 R\$ (225 €).

HOMOLOGATION DES PIROGUES

Depuis le 1^{er} janvier 2014, la DEAL de Guyane délivre aux professionnels du transport fluvial de passagers et de marchandises une homologation des embarcations :

- 71 embarcations, ayant pour fleuve de stationnement l'Oyapock, sont homologuées au registre de plaisance depuis 2006
- 30 embarcations sont homologuées au registre professionnel et ayant pour fleuve de stationnement l'Oyapock

Dans la réalité, toutes les embarcations naviguant sur le fleuve de l'Oyapock, n'ont pas encore fait l'objet d'une homologation. Les pirogues personnelles et les pirogues brésiliennes sont nombreuses et il est aisé d'échapper aux contrôles. L'activité des *catraieiros* étant soumise à la réglementation brésilienne, l'homologation de leurs pirogues ne relève pas du domaine de compétence de la DEAL. A l'avenir, il serait intéressant d'obtenir le nombre de pirogues homologuées par l'Etat brésilien sur l'Oyapock.

9. Les évolutions suite à l'ouverture du pont

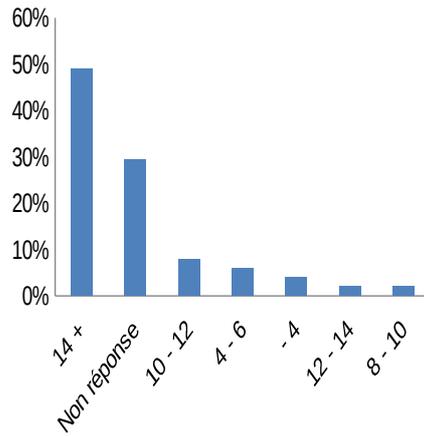
L'étude a permis de réaliser 51 questionnaires auprès des *catraieiros*, afin de connaître un peu mieux l'évolution de leur activité suite à l'ouverture partielle du pont.

Seuls des hommes¹¹ exerçant l'activité de *catraieiros* ont été rencontrés sur le terrain : ils sont principalement Brésiliens¹² et habitent majoritairement au Brésil. Les graphiques suivants présentent les caractéristiques de l'échantillon :

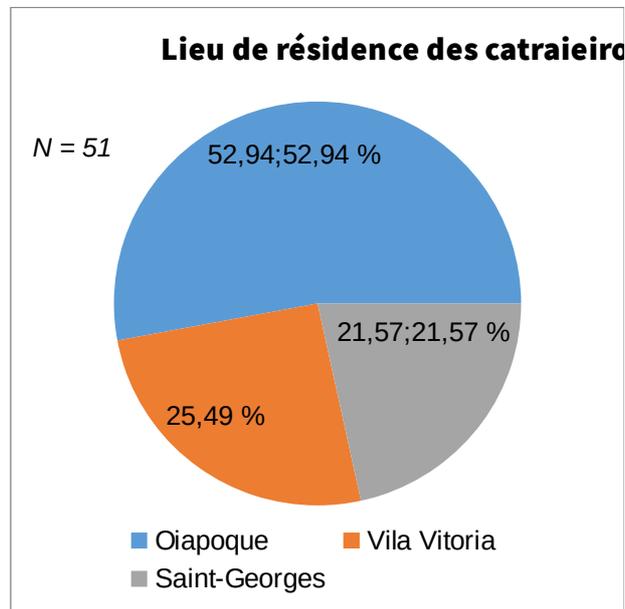
¹¹Il semblerait, d'après les discours, qu'uniquement deux femmes exercent le métier de taxi-pirogue sur l'Oyapock.

¹²96% sont brésiliens, 2% sont franco-brésiliens et 2% sont français.

Nombre de personnes transportées par jour après l'ouverture du pont

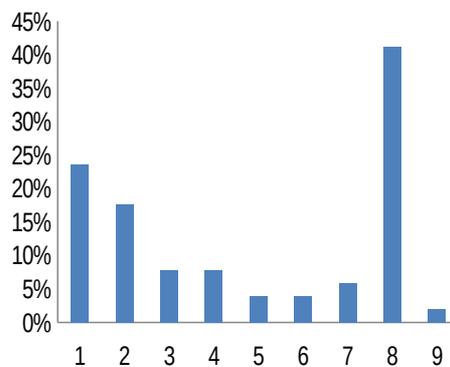


Graphique 4 : Répartition des catraieiros selon l'âge



Graphique 5 : Répartition des catraieiros selon le lieu de résidence

Adaptations envisagées afin de maintenir l'activité de catraieiros

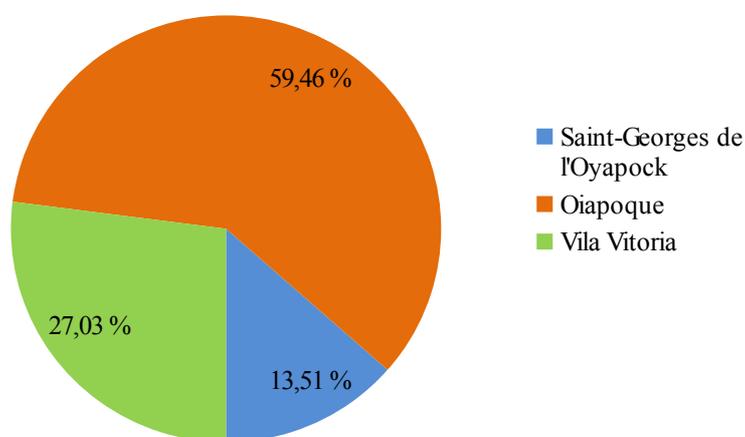


Graphique 6 : Répartition des catraieiros de l'échantillon selon les coopératives et associations du bassin de l'Oyapock

TRAJETS REALISES ET PERSONNES TRANSPORTEES

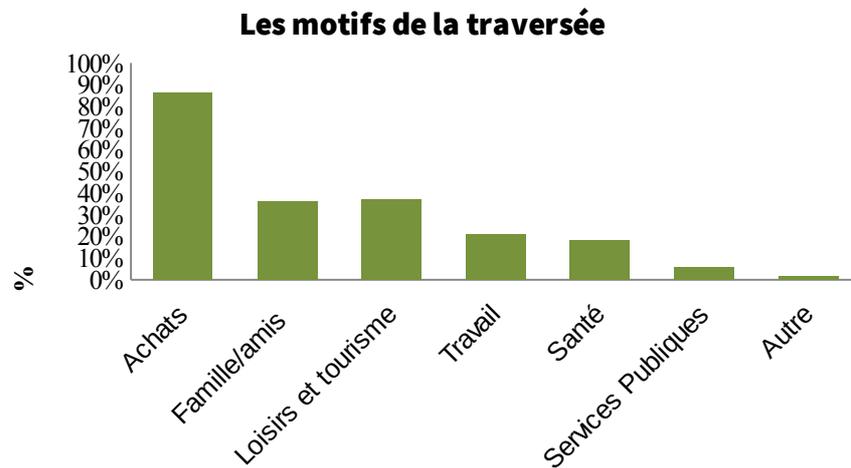
Le questionnaire s'attachait à demander aux piroguiers quel était le nombre de trajets réalisés par jour avant l'ouverture du pont, et après l'ouverture du pont, ainsi que le nombre de personnes transportées avant et après l'ouverture du pont. Il convient de préciser qu'il est arrivé plusieurs fois que le piroguier ne sache pas quantifier le nombre de trajets moyens réalisés par jour : la réponse apportée est que cette donnée varie beaucoup de jour en jour. Il se peut que le piroguier fasse parfois 2 trajets dans la journée, mais le lendemain il en fera une dizaine. Certains ne pouvaient pas m'indiquer le nombre moyen de personnes transportées. Cela interroge sur la manière d'anticiper leurs revenus sur la semaine ou le mois. Par ailleurs, il n'y a pas de méthode de comptage des allers-retours des *catraieiros*, qui semblent plutôt fonctionner au ressenti. Ainsi, les informations présentées ci-dessous sont des données déclaratives.

Répartition (%) des flux liés à la santé selon le bourg d'origine



Graphique 7 : Trajets moyens réalisés pour un catraieiro et par jour avant l'ouverture du pont

Avant l'ouverture du pont, ce sont entre 10 et 12 trajets qui sont réalisés par jour. Cela confirme la moyenne calculée qui est de 11 trajets réalisés par jour. Le nombre de 10 trajets réalisés est le plus cité (9 fois) puis le chiffre 5 (6 fois).



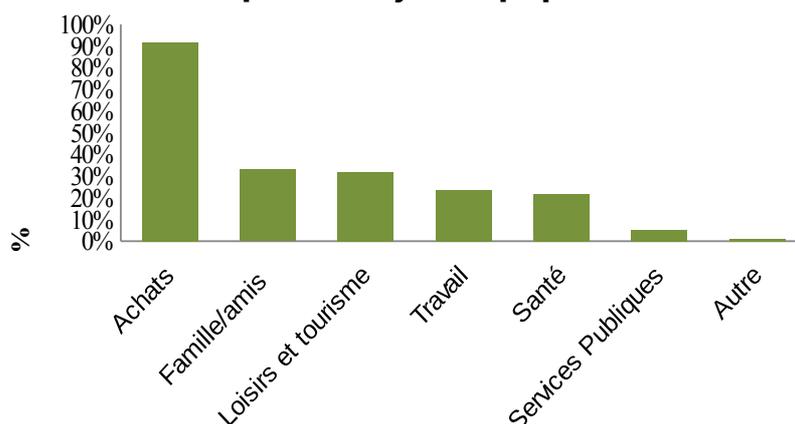
Graphique 8 : Trajets moyens réalisés pour un catraieiro et par jour après l'ouverture du pont

Après l'ouverture du pont, entre 4 et 6 trajets par jours sont réalisés pour un piroguier. Sur l'ensemble des réponses, la moyenne est de 6 trajets réalisés par jour. De plus, le chiffre 5 est le plus cité (13 fois) puis le chiffre 3 est cité 9 fois.

D'après les réponses du questionnaire, les piroguiers réalisent presque deux fois moins de trajets après l'ouverture du pont.

De la même manière, les résultats du nombre de personnes transportées par jour avant et après l'ouverture du pont confirment la diminution de l'activité des *catraieiros*. Ils réalisent moins de trajets suite à l'ouverture du pont et ils transportent moins de personnes.

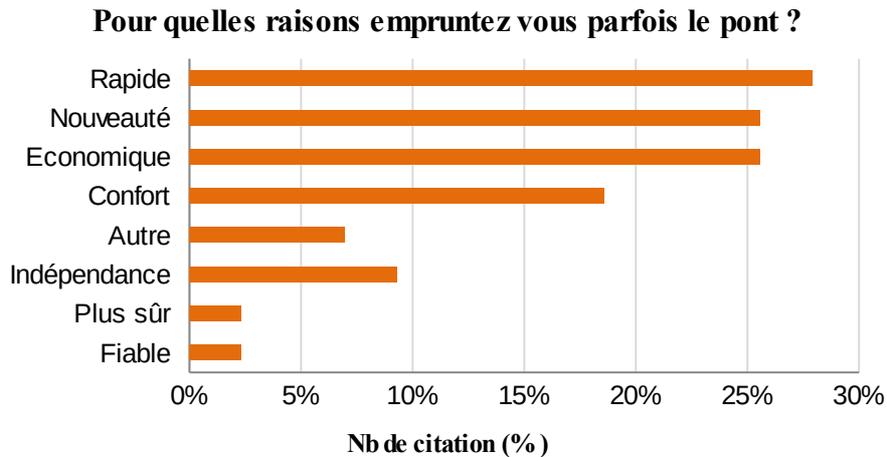
Motifs de la traversée pour les trajets Oiapoque vers Saint-Georges



Graphique 9 : Nombre moyen de personnes transportées pour un catraieiro et par jour avant l'ouverture du pont

Avant l'ouverture du pont, la classe « plus de 60 personnes transportées par jour » était la plus grande. Deux piroguiers ont indiqué qu'ils transportaient 100 personnes par jour avant l'ouverture du pont. Les données 90 personnes, 80 personnes et 70 personnes ont été

indiquées une fois. En moyenne, ce sont 40 personnes qui sont transportées par jour. En réalité, le nombre de 50 personnes transportées est le plus cité (4 fois) puis 20 personnes transportées (3 fois).

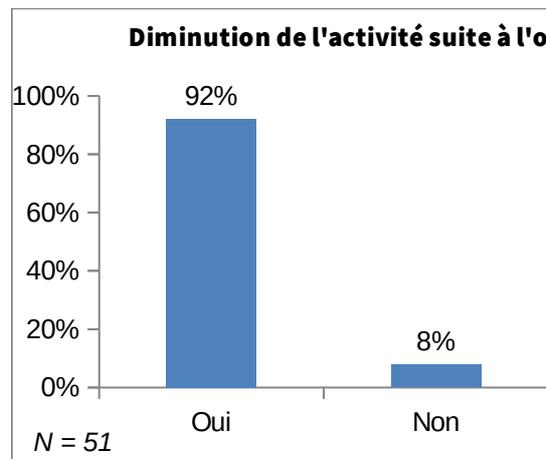


Graphique 10 : Nombre moyen de personnes transportées pour un catraeiro et par jour après l'ouverture du pont

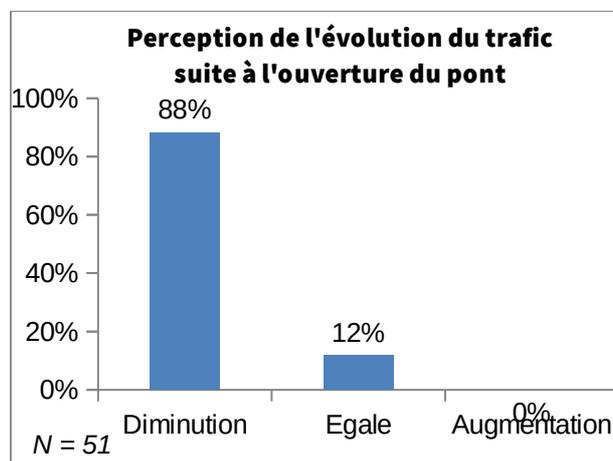
Après l'ouverture du pont, les données sont assez variables car ce sont en général plus de 14 personnes qui sont transportées par jour. Les informations sont diverses, car les nombres 50, 30, 25 et 20 sont tous au moins cités deux fois. En calculant la moyenne des valeurs, ce sont 18 personnes qui sont transportées par jour. Le nombre de 20 personnes est le plus cité (8 fois), puis 15 personnes (5 fois).

De manière similaire au nombre de trajets réalisés, le nombre de personnes transportées a chuté de moitié, d'après les réponses aux questionnaires des piroguiers. Les piroguiers ont plusieurs fois indiqué qu'ils ne tenaient pas de base de comptage, et même s'ils ont pu renseigner un nombre, il faut garder en tête qu'il y a de nombreuses variations au fil des jours.

EVOLUTION DE L'ACTIVITE



Graphique 11 : Pourcentages des réponses obtenues à la question « votre activité a-t-elle diminué suite à l'ouverture du pont ? »



Graphique 12 : Pourcentages des réponses obtenues à la question « Comment percevez-vous l'évolution de l'activité des catraieiros à l'avenir ? »

Ainsi, 92% des piroguiers enquêtés ont répondu « Oui » à la question « *l'ouverture du pont a-t-elle réduit votre activité ?* ». Certains ont complété que leur activité avait diminué un peu, beaucoup, variant entre 70%, 50% et 30% de diminution. 8% ont répondu que leur activité n'avait pas diminué, dans le sens où elle demeure identique à celle avant l'ouverture du pont.

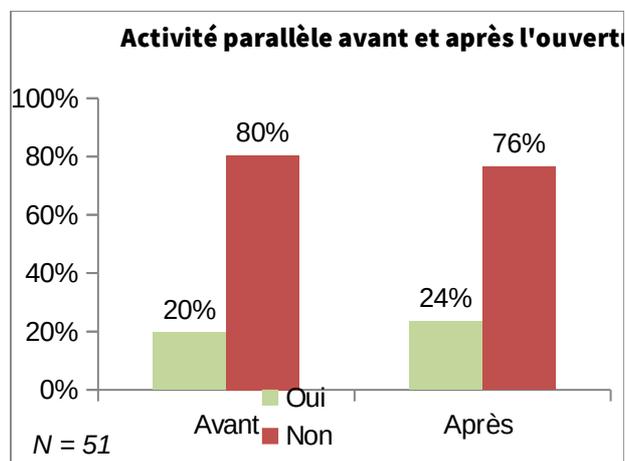
Finalement, 88% des piroguiers interrogés projettent une diminution de leur activité dans un futur proche suite à l'ouverture du pont. Certains précisent que l'activité va se terminer, jusqu'à ce qu'il n'existe plus aucun *catraieiros*.¹³ Néanmoins, 12% pensent que l'activité restera identique à celle actuelle. En effet, en voyant le pont ouvert et néanmoins une demande de transport fluvial qui demeure, certains affirment qu'il y aura toujours du monde à passer par le fleuve et à utiliser la pirogue.

ACTIVITES COMPLEMENTAIRES

Comme expliqué plus haut, les piroguiers aménagent eux-mêmes leurs temps de travail et peuvent ainsi cumuler plusieurs activités. Ainsi, le questionnaire visait également à observer la part de piroguiers possédant une activité parallèle à celle de *catraieiros*, et s'ils envisagent de commencer une activité parallèle suite à l'ouverture du pont.

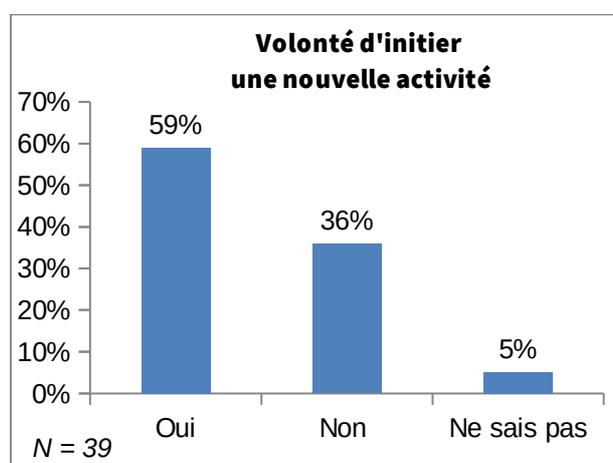
En réalité, 23,5 % des piroguiers enquêtés possèdent une activité parallèle à celle de *catraieiros*. Avant l'ouverture du pont, ce sont presque 20% des piroguiers qui possèdent déjà une autre activité : agriculteur, pêcheur, taxi, pompier, moto taxi et artisan sont les principales occupations citées. Finalement, l'ouverture du pont n'a pas engendré une reconversion massive des piroguiers vers d'autres activités complémentaires.

¹³ « *A atividade vai acabar, finito* » confient quelques piroguiers.



Graphique 13 : Répartition parmi les catraieiros interrogés de ceux possédant une autre activité

Parmi les piroguiers n'ayant pas amorcé d'activité parallèle suite à l'ouverture du pont, 59 % pensent initier une nouvelle activité. Beaucoup de piroguiers songent à cette solution lorsque le pont sera ouvert 24H/24 et que le trafic par pirogue diminuera davantage. Néanmoins cette question a suscité des hésitations, des réflexions et des « peut-être », « pourquoi pas », « à voir ». Les réponses n'ont pas toutes été bien tranchées et certains ne sont pas sûrs de commencer une autre profession. Il y a comme une certaine attente afin d'observer ou non une chute brutale de la demande. Ceux qui n'envisagent pas de faire une autre activité (36%) précisent qu'ils « ne le feront pas maintenant », « pas pour l'instant » ou « pas tant que ça n'aura pas trop diminué ».



Graphique 14 : Activité parallèle envisagée, parmi les catraieiros n'ayant pas encore initié de nouvelle activité

L'étude de G. Da Vilhena Silva en 2015 avait posé la question suivante « Si vous choisissiez une autre activité, laquelle serait-elle (excepté dans le domaine du tourisme) ? »

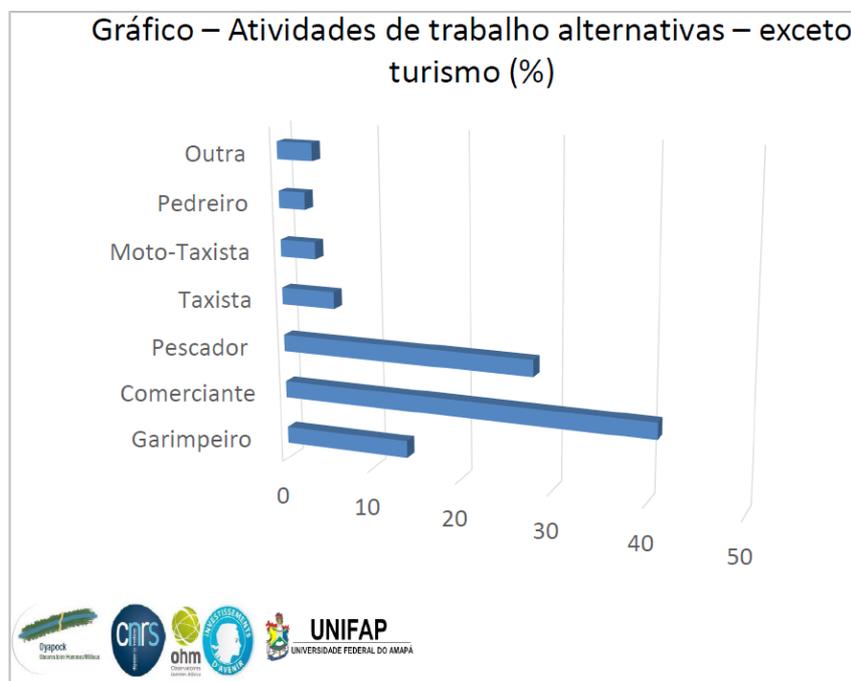


Gráfico 15 : Activités alternatives envisagées par les catraieiros (Résultats de l'étude réalisée en 2015 par G. da Vilhena Silva où 30% des piroguiers ont été interrogés)

41% des interrogés ont répondu qu'ils choisiraient d'être commerçants, 28% choisiraient d'être pêcheurs et 14% garimpeiro. Les professions envisagées sont également chauffeurs de taxi (6%), moto taxi (4%) et maçon (4%).

Il existe de multiples solutions pour la reconversion des piroguiers. A ce jour aucune indemnité du gouvernement brésilien ne leur a été versée afin de compenser les pertes économiques de leur profession causées par le pont. Aujourd'hui, peu de piroguiers semblent anticiper les impacts du pont, car il y a encore du trafic et des passagers pour utiliser la pirogue.

Cela recoupe la question suivante des questionnaires « Pensez-vous continuer votre activité », à laquelle 90% des interrogés ont répondu « Oui », plusieurs piroguiers ajoutant que « *tant qu'il y aura des passagers, [ils continueront] à être piroguiers* ».

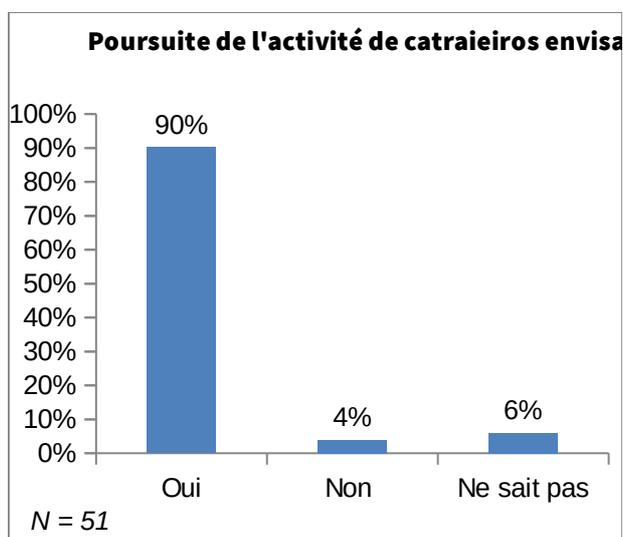


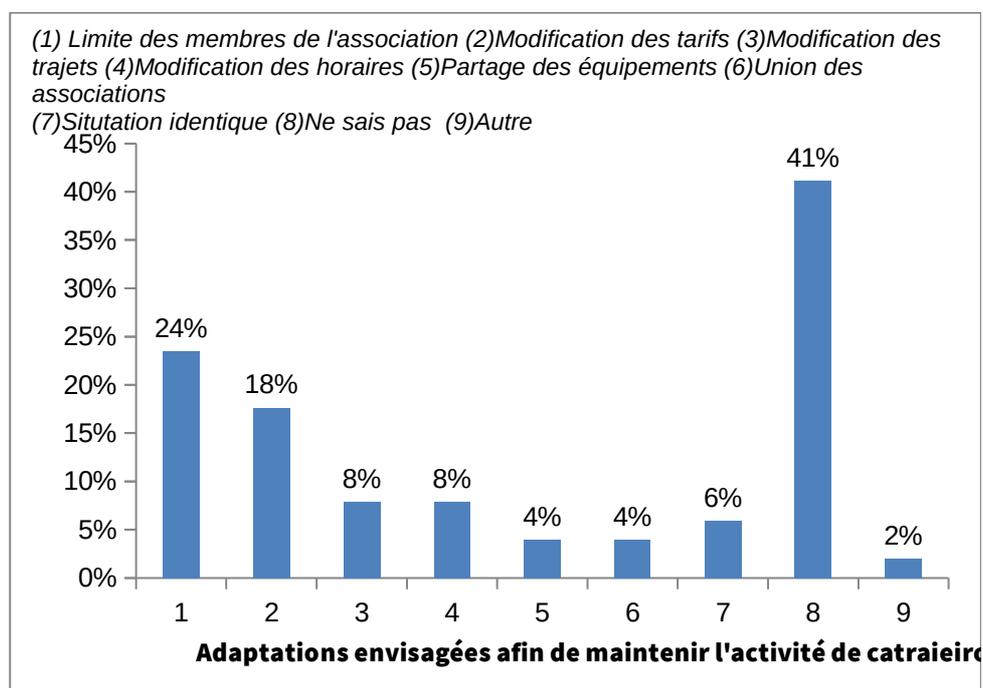
Gráfico 16 : Volonté des catraieiros de poursuivre leur profession

ADAPTATIONS FACE AU CHANGEMENT DE TRAFIC

Grâce au questionnaire, il était envisagé de connaître si les piroguiers ont déjà des stratégies ou des adaptations à mettre en place pour maintenir leur activité et faire face à la diminution du trafic fluvial. Cependant, la question était souvent mal comprise et laissait place à un regard interrogateur : 41 % n'ont pas su répondre ou choisir parmi les propositions. 23,5 % ont mentionné qu'il serait judicieux d'imposer une limite d'adhésion des membres aux associations et coopératives, afin de ne pas augmenter la concurrence entre piroguiers. Certains souhaitent voir une modification des tarifs : bien qu'il n'y ait pas de véritable réflexion sur une augmentation, qui permettrait de pallier la diminution du nombre de passagers par trajets, mais qui deviendrait peut-être un frein à utiliser la pirogue, ou une diminution pouvant encourager l'utilisation de la pirogue. Ces réponses montrent de manière générale que la plupart des piroguiers ne projettent pas de projet particulier afin d'anticiper les évolutions à venir. Presque 6% sont convaincus que l'organisation de leur activité ne changera pas.

Cela peut monter également qu'ils ne se sentent pas acteurs de leur avenir. Peut-être qu'une question leur demandant si on leur a demandé leur avis ou comment pourrait-on plus les impliquer pour le développement futur de leur activité, leur permettrait de se sentir plus concerné.

Toutefois, une proposition pertinente d'adaptation provenant d'un piroguier a été proposée par un piroguier : il souhaite créer sa propre clientèle, fidèle, qu'il pourrait contenir dans un répertoire et contacter via internet et les réseaux.



Graphique 17 : Répartition des réponses à la question « Avez-vous des projets d'adaptation pour pallier la diminution de l'activité de catraieiro ? »

Les entretiens confirment que les associations et coopératives n'ont pas encore envisagé de projets afin d'anticiper les conséquences du pont sur le trafic fluvial. Les associations et coopératives considèrent le transport terrestre comme une alternative afin que certains

catraieiros puissent se tourner vers cette activité, mais pour le moment rien n'est prévu pour conforter l'activité fluviale.

10. Estimation du trafic entre Saint-Georges de l'Oyapock, Oiapoque et Vila Vitoria

En 2015, l'étude de C. Crété sur le transport fluvial de l'Oyapock fut l'occasion d'initier des comptages entre les trois pôles où se concentrent les échanges fluviaux : Saint-Georges de l'Oyapock, Vila Vitoria et Oiapoque. L'objectif est de quantifier le nombre de pirogues et le nombre de passagers réalisant la traversée du fleuve par pirogue, entre ces trois bourgs. L'observation sur ces trois sites permet d'avoir un ordre d'idée des échanges transfrontaliers entre les zones les plus urbanisées de l'Oyapock.

Les résultats sont obtenus par comptage visuel, qui permet ensuite de dénombrer les trajets de pirogues entrants et sortants, ainsi que les passagers à bord.

METHODOLOGIE

L'objectif est de recenser sur chacun des trois pôles : le nombre de taxi-pirogues entrantes/sortantes et le nombre de passager embarquant/débarquant à bord. Les flux longitudinaux sur l'Oyapock sont exclus des résultats des comptages. Seules les taxi-pirogues appartenant à une coopérative identifiée (ou association selon le statut) sont pris en compte, d'autant plus qu'ils sont facilement identifiables à l'aide des maillots portés durant le temps de travail : COOPTUR, COMFCOI, APFVV, Vallée de l'Oyapock et ACMO.

Afin d'obtenir une quantification des flux sur une semaine complète, il est nécessaire d'observer chacun des trois sites pendant une journée entière pour chaque jour de la semaine. Ainsi il y a douze heures de comptage à réaliser par jour (de 6h00 à 18h00) pendant sept jours : chaque site totalise une observation hebdomadaire de 84h. Les sept jours de la semaine étant entièrement observés, on obtient pour une semaine le nombre de pirogues et du nombre de personnes entrantes et sortantes pour chaque site.

Pour des raisons pratiques, chaque journée est divisée en six créneaux d'observation de deux heures, de 6h00 à 18h00. Cela permet de prendre en compte les modulations du trafic en fonction du créneau horaire. Les créneaux nocturnes ont été exclus, car difficiles à visualiser. Les créneaux d'observation d'un jour précis de la semaine peuvent donc être combinés. Par exemple la journée du lundi, pourra être observée sur plusieurs lundis en combinant les créneaux horaires. On s'affranchit alors d'une journée « lundi » où la météo pourrait être extrêmement défavorable, ou encore d'une journée exclusivement comptée en période de vacances scolaire.

Les sites de comptage en 2015 et 2017 ont été limités au nombre de deux : Saint-Georges de l'Oyapock et Oiapoque. En effet, le site de Vila Vitoria peut être observé directement depuis Saint-Georges de l'Oyapock. Les observations se font :

- A Oiapoque au niveau du ponton principal
- A Saint-Georges de l'Oyapock au niveau du ponton de la douane et du ponton principal

LIMITES METHODOLOGIQUES

Les berges de Saint-Georges de l'Oyapock et d'Oiapoque sont étendues, et les pirogues peuvent partir/arriver à des points plus éloignés des pontons principaux où sont faites les observations. Le choix des pontons d'observation est identique à la méthode de Crété établie en 2015 : ce sont ceux qui offrent la meilleure visibilité, même si certains flux peuvent néanmoins échapper aux comptages.

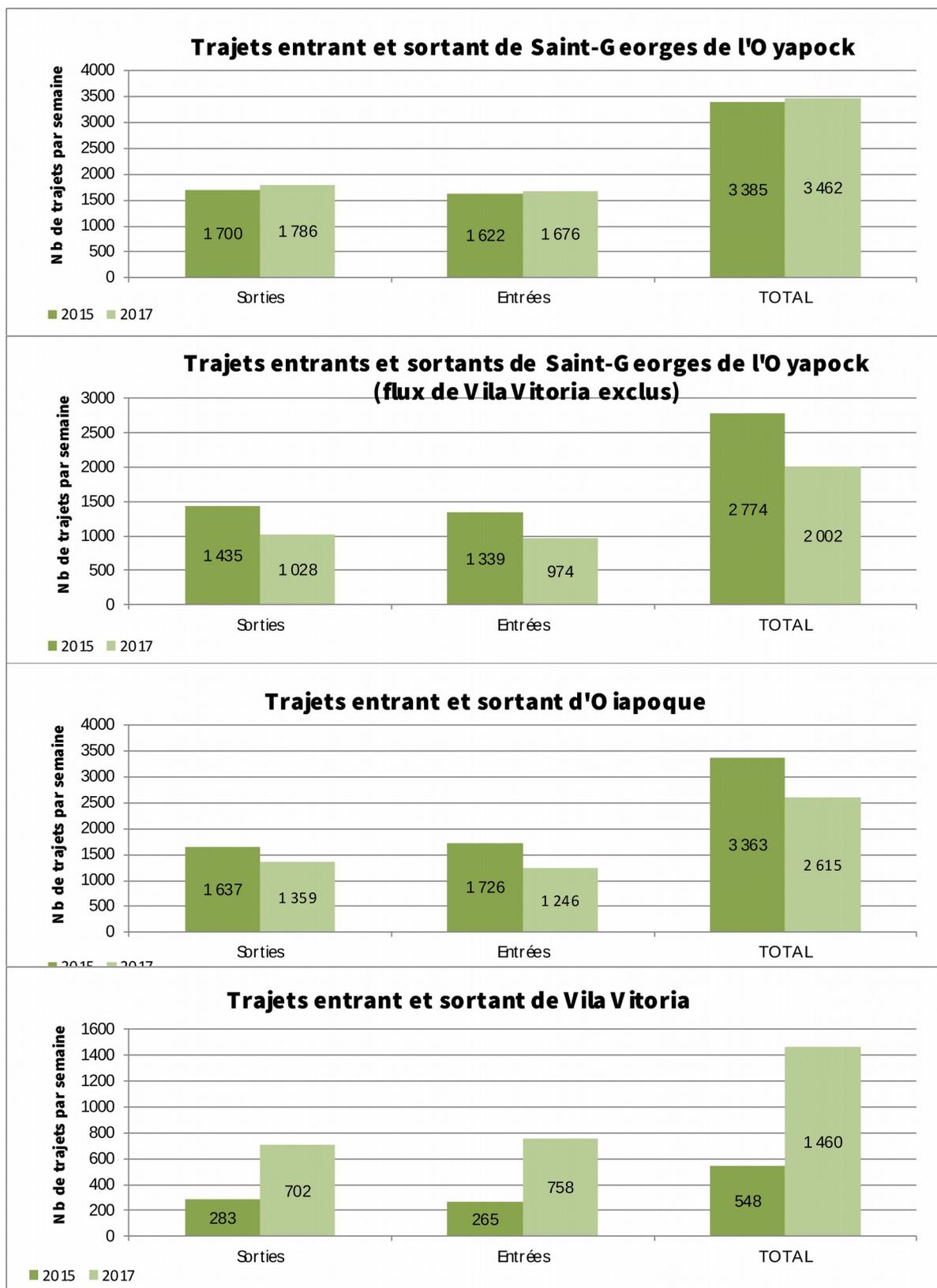
En 2015, les flux partant de Saint-Georges en direction de l'embouchure (aval) n'ont pas été comptabilisés. De même, les flux partant du bout de la berge d'Oiapoque en direction de l'amont du fleuve ne sont pas tous recensés. En 2017, certains flux sortant de Saint-Georges vers l'aval et les flux sortant d'Oiapoque vers l'amont ont été notés dans les comptages, mais ne sont pas pris en compte dans la comparaison des données avec l'année 2015. De manière générale, ces flux restent particulièrement minoritaires. Ainsi, on essaie d'appréhender au mieux les flux du triangle Saint-Georges de l'Oyapock, Vila Vitoria et Oiapoque.

Par ailleurs, il convient de noter que les pirogues se remplissent de manière très aléatoire : dans une même minute peuvent partir deux pirogues avec un nombre de passagers très différent. De même, les flux observés sur des créneaux de 2h sont très irréguliers : en dix minutes comme en une heure il peut y avoir 15 départs de piroguiers. Les variations sont dues à l'arrivée des passagers, qui elle aussi fluctue énormément. Les passagers arrivent par « petites vagues », seuls ou en groupe (à pied, avec leur véhicule, en vélo, avec un transport collectif,...). Ce sont eux qui par la suite engendrent les départs des pirogues.

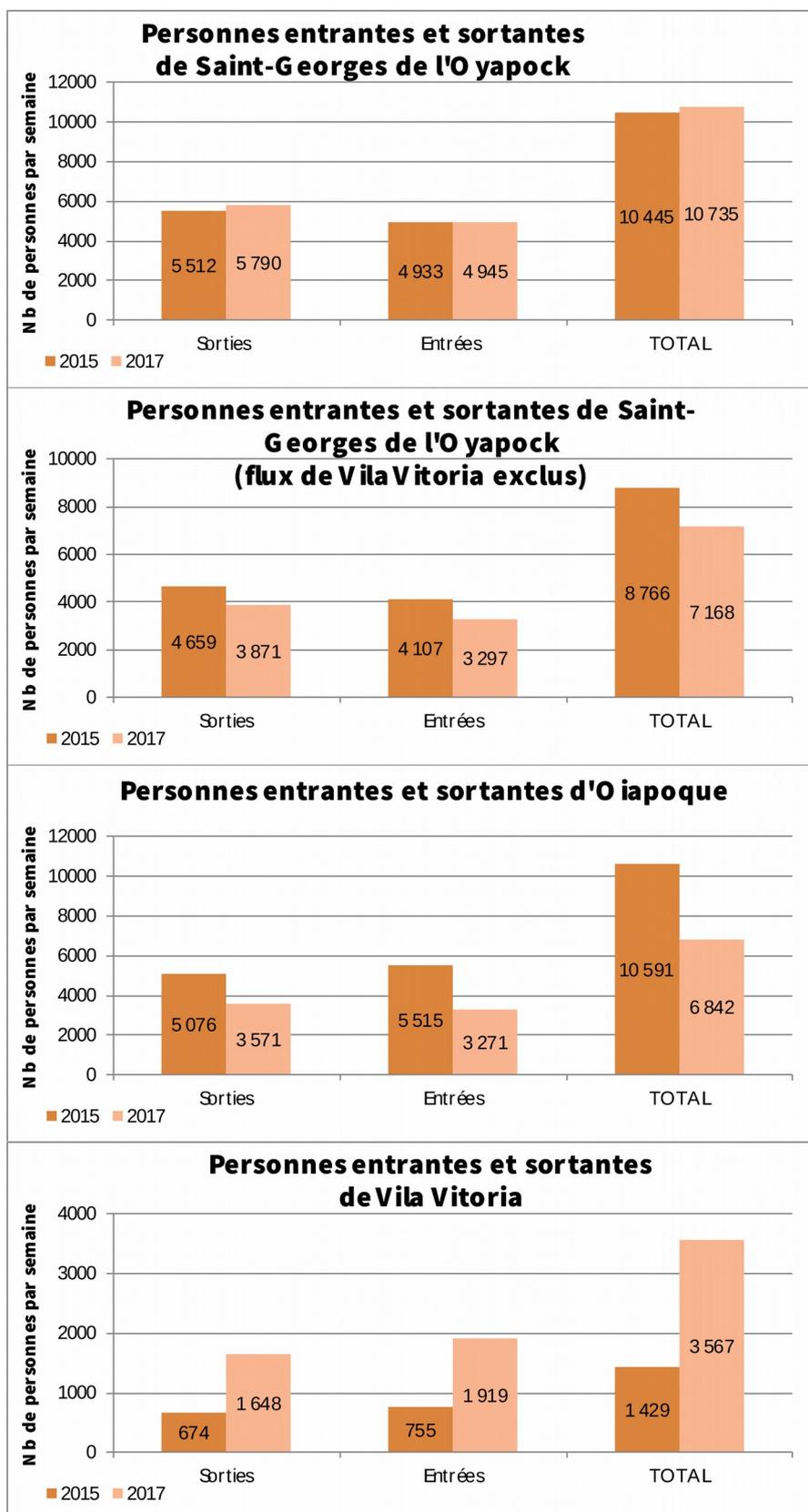
PROFIL JOURNALIER

On peut noter des créneaux à plus ou moins forte affluence au cours d'une journée : les créneaux 10h00-12h00 et 16h00-18h00 comptabilisent en moyenne plus de personnes à voyager et plus de départs/arrivées de pirogues. A contrario, le créneau 14h00-16h00 comptabilise moins de flux comparé aux autres créneaux de la journée.

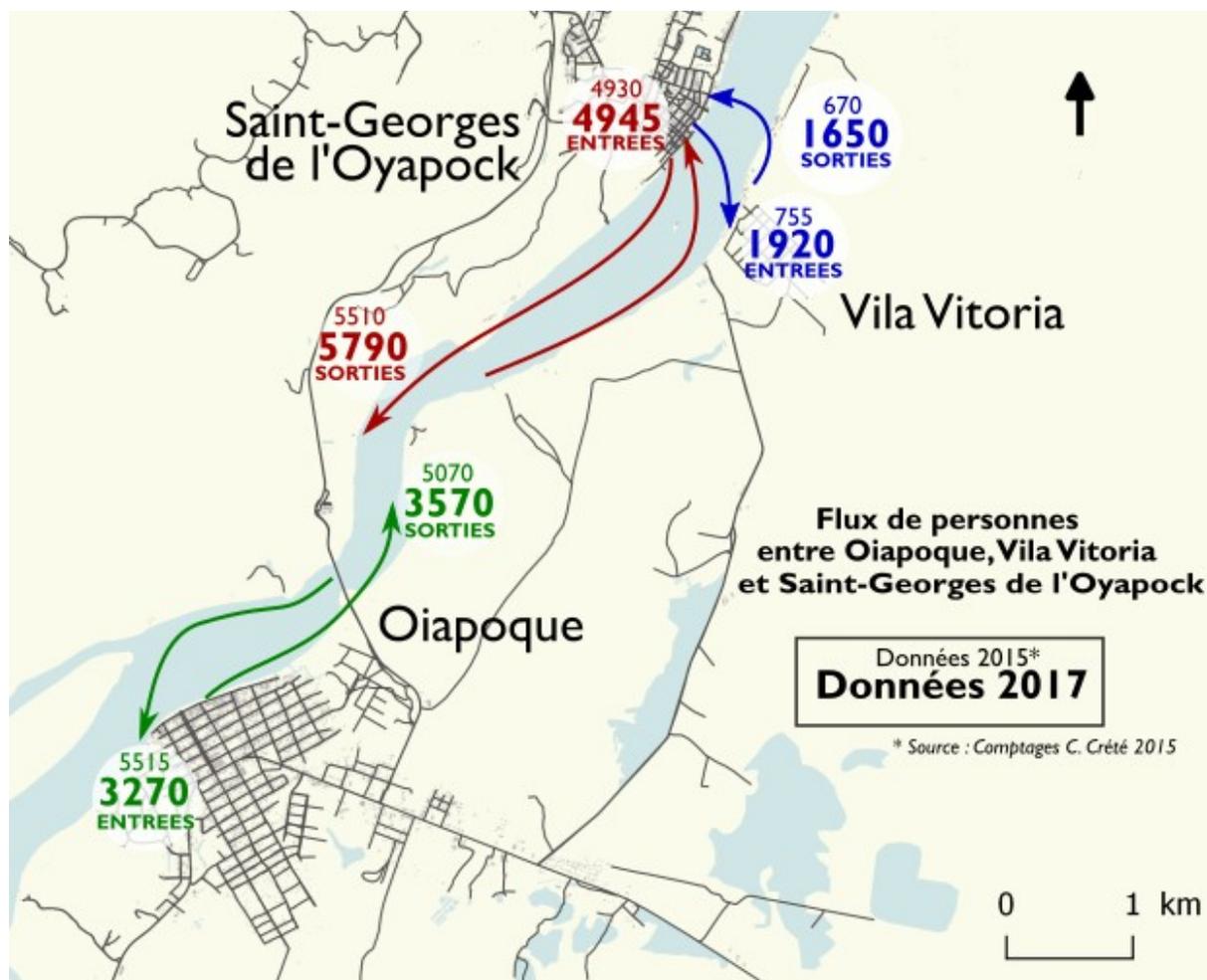
Les variations intra-créneaux sont difficiles à distinguer, pour les raisons évoquées plus haut. Néanmoins on peut noter de plus fortes affluences entre 8h20-8h30-8h45 avec les arrivées des écoliers à Saint-Georges de l'Oyapock, et de même en fin de journée entre 16h30-16h45-17h00. Ces variations sont effacées à l'intérieur d'un créneau de 2 heures pris comme un unique bloc d'observation.



Graphique 18 : Trajets entrants et sortants selon les sites d'observations, Saint-Georges de l'Oyapock, Oiapoque et Vila Vitoria, comparaisons 2015 (Crété) et 2017 (Cornou)



Graphique 19 : Personnes entrées et sorties selon les sites d'observation, Saint-Georges de l'Oyapock, Oiapoque et Vila Vitoria, comparaisons 2015 (Crété) et 2017 (Cornou)



Carte 2 : Schéma des flux de personnes entrantes et sortantes à Oiapoque, Vila Vitoria et Saint-Georges de l'Oyapock pour les années 2015 (Crété) et 2017 (Cornou)

RESULTATS ET INTERPRETATION DES COMPTAGES

Les tendances concernant les trajets entrants/sortants et les personnes transportées entrantes/sortantes par semaines sont similaires pour chacun des sites. Il apparaît une diminution des trajets et personnes à Saint-Georges de l'Oyapock (si l'on observe les flux en direction d'Oiapoque uniquement) et à Oiapoque. A contrario, les comptages montrent une forte augmentation des trajets et personnes entrants et sortants à Vila Vitoria.

Le test de Student (test t) est utilisé pour comparer les résultats obtenus, et confirmer si les différences sont significatives ou non. Ce test est notamment utilisé lorsqu'une recherche porte sur deux échantillons indépendants avec une variable quantitative. Le test permet de comparer les moyennes des deux groupes (2015 et 2017) afin d'inférer une relation entre ces deux années. Initialement le test nécessite de formuler deux hypothèses statistiques :

- L'hypothèse nulle, H0, stipule qu'il n'y a pas de différence significative entre les moyennes des deux groupes 2015 et 2017
- L'hypothèse alternative, H1, est l'hypothèse de recherche : les mesures de 2015 ne sont pas égales aux mesures de 2017. Il existe une différence significative entre les moyennes des deux groupes.

Ce test calcule la valeur de p (p-value) qui permet de confirmer ou d'infirmier l'hypothèse statistique (H1). En sciences humaines, le seuil de signification est généralement fixé à 0,05 (5%). Ainsi, lorsque la valeur de p est supérieure à 0,05, l'hypothèse nulle est validée et l'on peut conclure qu'il n'y a pas de différence significative entre les deux groupes. Si la valeur de p est inférieure à 0,05, l'hypothèse nulle est rejetée et il existe une différence significative entre les deux groupes.

Les résultats du test ont montré une différence significative entre la moyenne des groupes 2015 et 2017 pour le nombre de personnes et de trajets sur les sites de Vila Vitoria et Oiapoque. Cependant il n'existe pas de différence significative entre la moyenne des personnes et trajets sur Saint-Georges de l'Oyapock entre 2015 et 2017. Néanmoins, lorsque l'on soustrait les trajets en direction et provenance de Vila Vitoria des flux de Saint-Georges de l'Oyapock, le test prouve une différence significative entre les moyennes des groupes 2015 et 2017.

En effet, on observe une diminution du nombre de personnes et trajets totaux par semaine à Oiapoque, et à l'inverse une forte augmentation du nombre de personnes et trajets totaux par semaine à Vila Vitoria. Mais, les variations entre 2015 et 2017 du nombre de personnes et trajets à Saint-Georges de l'Oyapock ne sont pas significatives, sauf lorsque l'on considère ces flux sans les trajets liés à Vila Vitoria.

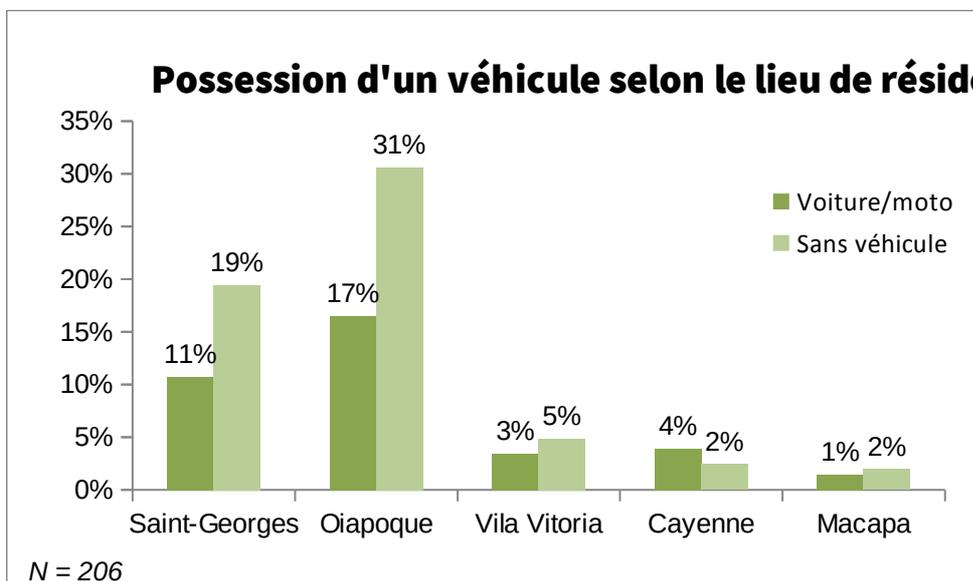
On pourrait ainsi penser que l'augmentation des flux entre Saint-Georges et Vila Vitoria compense la perte des flux entre Saint-Georges et Oiapoque. La croissance des trajets entre Vila Vitoria et Saint-Georges de l'Oyapock pourrait s'expliquer par l'augmentation de la population dans ce quartier. Finalement, les flux partant et sortant de Saint-Georges de l'Oyapock restent à l'équilibre entre ces deux années.

Toutefois, il convient d'analyser ces chiffres avec précaution. En effet, cette méthode expérimentale des comptages comprend plusieurs facteurs qui font obstacle à une interprétation optimale. Premièrement, les périodes de comptages n'ont pas été réalisées sur les mêmes périodes de l'année : les comptages du premier groupe s'étendent de mai à juillet 2015 et les comptages du second groupe d'octobre à décembre 2017. A ces périodes, ce ne sont donc pas les mêmes conditions météorologiques (saison sèche et saison des pluies) et ce ne sont pas les mêmes vacances scolaires (vacances de Toussaint et grandes vacances d'été). Par ailleurs, afin d'avoir une moyenne hebdomadaire représentative de la réalité, il faudrait statistiquement avoir plusieurs mesures pour chaque créneau horaire, qui ne sont ici représentés qu'une seule fois. L'échantillon devrait alors contenir plusieurs répliques : plusieurs mesures du créneau horaire 6h00-8h00 du lundi, et de même pour le reste de la semaine. De cette manière, il serait possible de faire des analyses statistiques plus poussées comme une moyenne hebdomadaire, une moyenne journalière selon le jour de la semaine ou encore une moyenne de créneau horaire pour chaque jour de la semaine (permettant d'identifier avec plus de certitude les créneaux avec le plus ou le moins d'affluence).

11. L'intermodalité de part et d'autre du fleuve

EQUIPEMENT MOTORISE

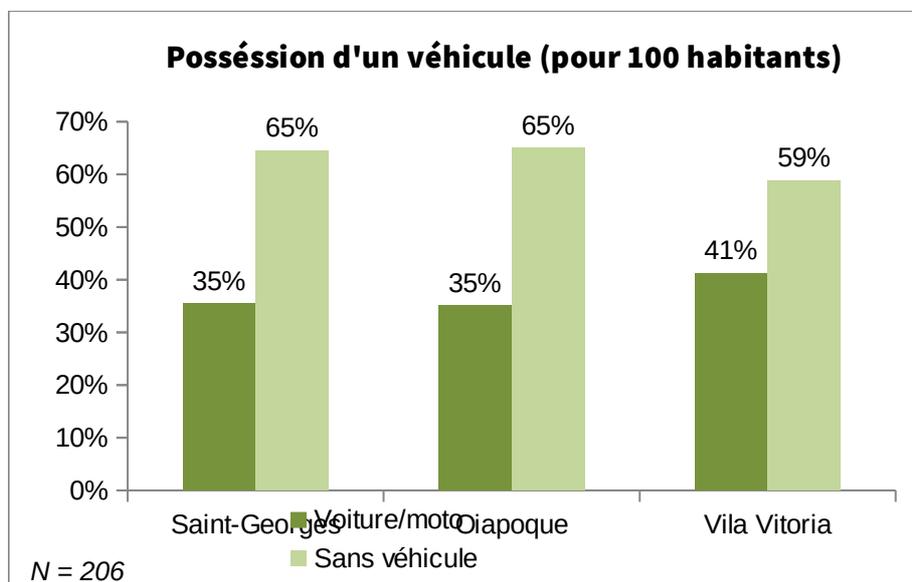
Parmi les personnes interrogées pour le questionnaire sur les mobilités (N=206), 37,9% déclarent posséder une voiture et/ou une moto, et 62,1% annoncent ne pas avoir de véhicule.



Graphique 20 : Possession d'un véhicule parmi l'ensemble des enquêtés par lieu de résidence

En prenant les résultats de l'échantillon selon le lieu de résidence, pour les enquêtés possédant une voiture/moto, 11% résident à Saint-Georges de l'Oyapock et 16% résident à Oiapoque. Ceci ne signifie pas que les habitants d'Oiapoque ont un taux d'équipement en véhicule plus fort que les habitants de Saint-Georges de l'Oyapock puisque l'échantillon comprend plus d'enquêtés résidant à Oiapoque (97/206) qu'à Saint-Georges de l'Oyapock (62/206).

La part des habitants de Saint-Georges de l'Oyapock possédant une voiture est égale à celle d'Oiapoque, avec respectivement 35,5% et 35% des habitants possédant une voiture/moto. A Vila Vitoria, ce sont 41% des résidents qui posséderaient une voiture/moto.



Graphique 21 : Répartition pour 100 enquêtés de ceux possédant un véhicule motorisé selon le lieu de résidence

Au regard de l'ensemble de la population de chaque commune, il est probable que la commune d'Oiapoque possède un plus grand parc de véhicules que Saint-Georges de l'Oyapock, puisque sa population est plus importante. Néanmoins, en tenant compte de l'âge de la population des deux communes, il est plus pertinent de raisonner en termes de ménages, et ainsi s'intéresser au taux d'équipement automobile des ménages.

En 2014, l'équipement automobile des ménages pour la Guyane est estimé à 59% : 40,5% des ménages possèdent une seule voiture et 18% ont deux voitures ou plus (INSEE). Idéalement, ces données devraient être affinées pour chaque territoire communal puisque l'équipement automobile est manifestement différent entre Cayenne et Saint-Georges de l'Oyapock.

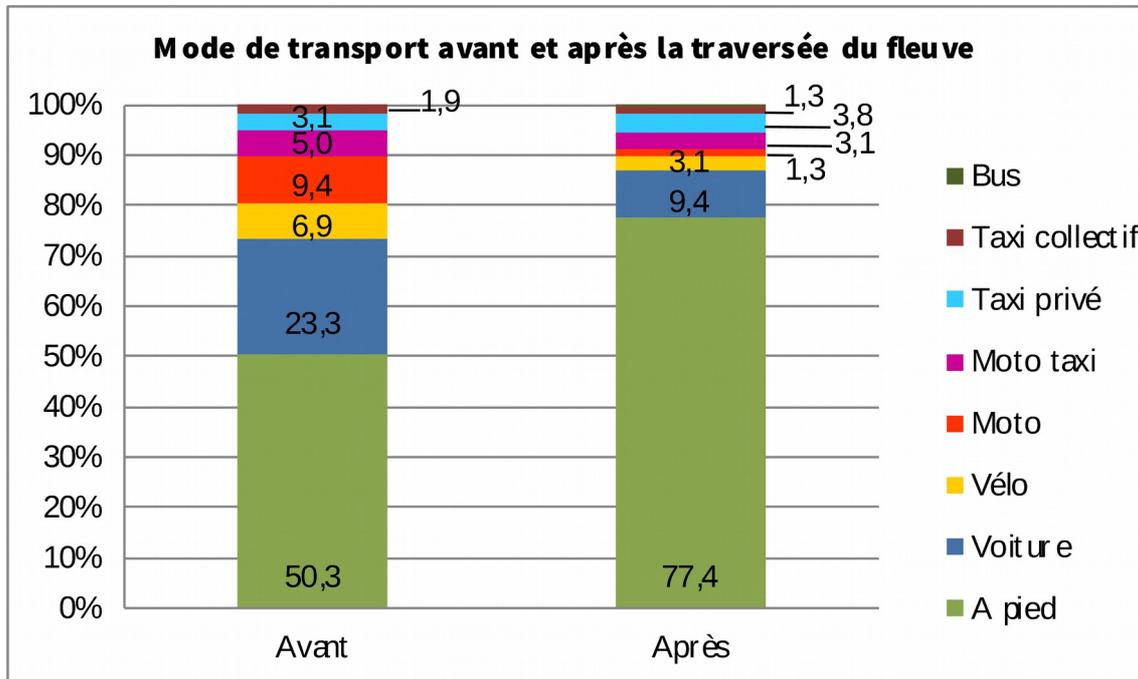
D'autre part, le Service de la Donnée et des Etudes Statistiques¹⁴ (SDES) recense les nouvelles immatriculations pour tout type de véhicules chaque année et par commune. En 2010, 89 nouvelles immatriculations (véhicules neufs et occasions) sont recensées à Saint-Georges de l'Oyapock, puis en 2016 ce sont 127 véhicules qui sont immatriculés. Au total, 753 nouvelles immatriculations de véhicules neufs et d'occasion sont recensées entre 2010 et 2016, dont 131 immatriculations de camionnettes et 42 immatriculations de motocycles. Afin de compléter cette analyse pour connaître le parc total de véhicules, il serait opportun de discerner le stock initial de voitures à Saint-Georges de l'Oyapock, en prenant en compte également les voitures envoyées à la casse.

Au Brésil, l'IBGE recense pour l'année 2016 un parc total de 2 886 véhicules sur l'ensemble de la commune d'Oiapoque (tous véhicules confondus) dont 1 586 moto/scooter. En 2009, ce sont 1 364 véhicules (dont 761 moto/scooter) qui sont recensés sur la commune d'Oiapoque. En 7 ans, le nombre de véhicules a donc doublé sur la commune d'Oiapoque. Il serait intéressant de rapporter cette donnée à l'augmentation des ménages, permettant de montrer s'il y a un taux d'équipement qui s'élève, ou si c'est simplement l'augmentation du nombre des ménages qui explique cette augmentation.

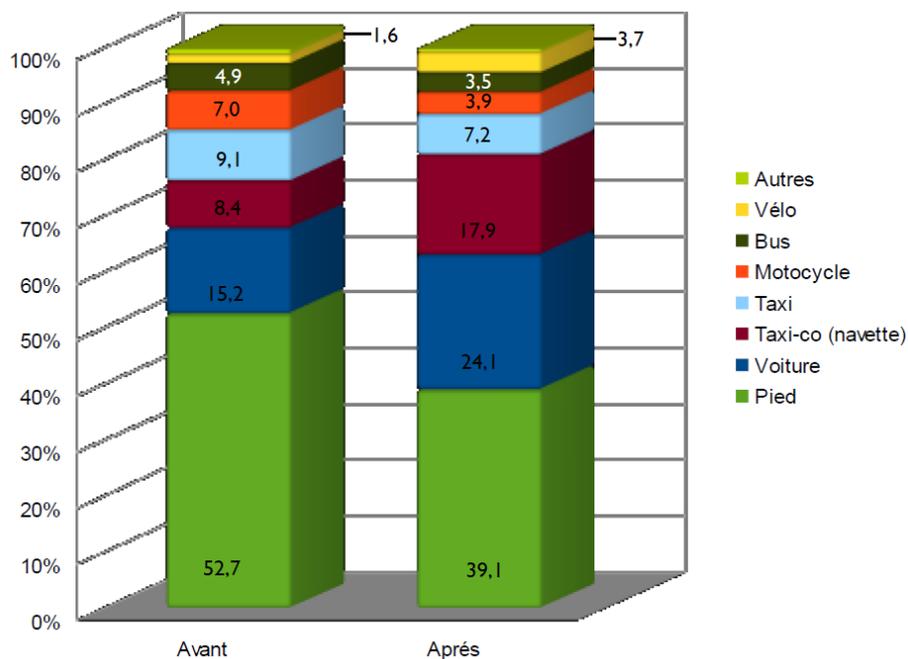
¹⁴Ministère de la Transition écologique et solidaire

LES MODES DE DEPLACEMENTS AVANT ET APRES LA TRAVERSEE

Lors de cette étude préfiguratrice, un questionnaire à destination des habitants du bassin de l'Oyapock a été mis en place. Il visait à comprendre les mobilités dans leur ensemble en créant de la donnée sur l'intermodalité, pouvant être comparées avec les résultats obtenus en 2015 par Crété.



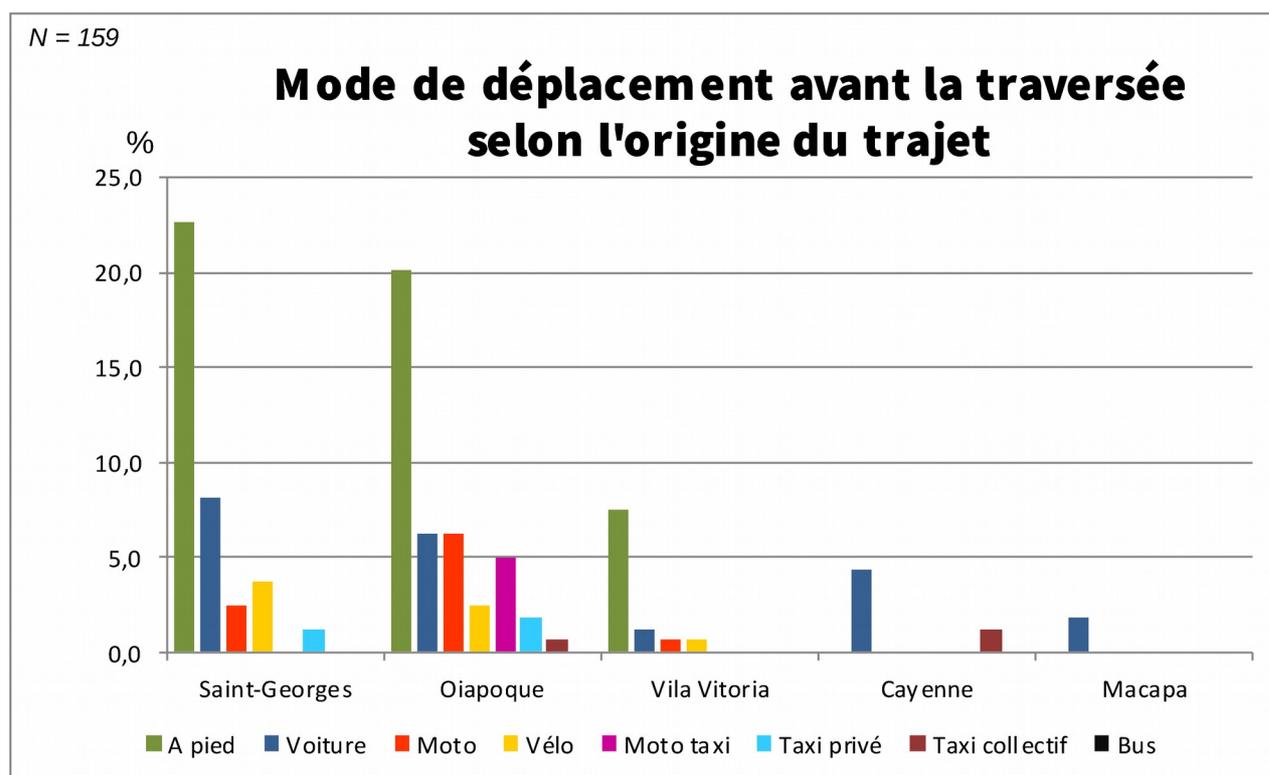
Graphique 22 : Répartition des modes de transport utilisés avant et après la traversée, origines et destinations confondues (données 2017)



Graphique 23 : Répartition des modes de transports utilisés avant et après la traversée du fleuve, origines et destinations confondues (Crété, 2015)

Les données 2015 puis 2017 montrent que le mode de déplacement principal avant et après la traversée demeure la marche à pied, avant l'utilisation de la voiture. L'utilisation de la voiture avant et après la traversée (23% et 9%) représente les trajets pour lesquelles les personnes se font déposer ou ramener en voiture au départ ou à l'arrivée du trajet, mais également les trajets réalisés par le pont. Dans l'échantillon de l'étude, il y a en réalité 6% des usagers répondent qu'ils utilisent la voiture comme moyen de déplacement à la fois avant et après la traversée. Parmi eux, la moitié (3%) emprunte généralement le pont.

Il est intéressant de noter la différence entre ces deux années sur l'utilisation du vélo, qui apparaît plus importante en 2017. Pour aller plus loin dans l'analyse, on peut distinguer les moyens de transports utilisés avant et après la traversée selon les origines et destination, étant donné que les infrastructures et offres de transports ne sont pas identiques du côté brésilien et français.



Graphique 24 : Mode de déplacement utilisé avant la traversée par point d'origine

Avant la traversée, les passagers se déplacent majoritairement à pied : cela concerne 22% des départs de Saint-Georges de l'Oyapock, 20% des départs d'Oiapoque et 7,5% des départs de Vila Vitoria. Ceci s'explique par le fait que la plupart des habitants du bassin de l'Oyapock ne possèdent pas de véhicule (environ 65% des résidents).

Dans les 23% de passagers à utiliser la voiture avant la traversée, 8% sont en provenance de Saint-Georges de l'Oyapock, 6% en provenance d'Oiapoque, 4% arrivent de Cayenne et 1% de Vila Vitoria¹⁵. Les passagers en provenance de Saint-Georges de l'Oyapock sont donc plus susceptibles d'utiliser la voiture avant de traverser le fleuve.

¹⁵2% viennent de Macapá. Les 1% restant ont une origine autre.

Au sein des passagers utilisant le vélo avant la traversée (7%), ceux au départ de Saint-Georges de l'Oyapock sont plus nombreux à l'utiliser (4%) que ceux au départ d'Oiapoque (2%)¹⁶. Lors des comptages ont été notés les vélos personnels qui sont transportés dans les pirogues par les personnes utilisant ce moyen de transport pour traverser. En moyenne, il est observé via le transport fluvial :

- 23 vélos/jour qui entrent ou sortent de Saint-Georges de l'Oyapock
- 13 vélos/jours qui entrent ou sortent de Vila Vitoria
- 7 vélos/jours qui entrent ou sortent d'Oiapoque

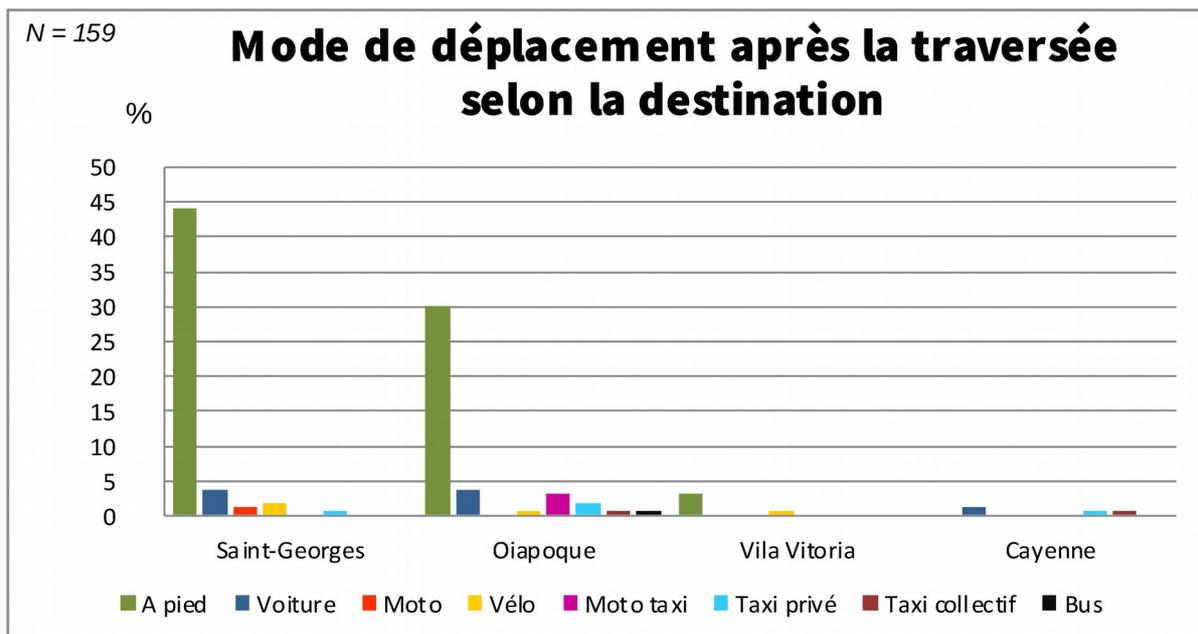
Au sein des utilisateurs de la voiture (23%) et de la moto (9%) avant la traversée, 6% proviennent d'Oiapoque. Les utilisateurs de la voiture avant la traversée et provenant d'Oiapoque sont moins nombreux que ceux provenant de Saint-Georges (6% contre 8%). A contrario, les passagers utilisant leur moto avant la traversée et provenant d'Oiapoque sont plus nombreux que ceux ayant pour origine Saint-Georges de l'Oyapock (6% contre 2%).

Finalement, en combinant l'utilisation de la voiture et de la moto, il est plus probable qu'un habitant d'Oiapoque utilise son propre moyen de transport motorisé qu'un habitant de Saint-Georges de l'Oyapock (13% contre 11%).

On peut aussi noter l'utilisation des « Moto taxi » avant la traversée à Oiapoque (5%), mode de transport qui n'est pas présent en Guyane.

Les passagers interrogés dans l'enquête en provenance de Cayenne arrivent en voiture ou en taxi collectif avant d'effectuer la traversée. Les passagers en provenance de Macapá utilisent la voiture avant de traverser le fleuve.

Aucune des personnes interrogées dans cet échantillon n'emprunte le bus avant la traversée du fleuve de l'Oyapock, ce service n'existant ni à Saint-Georges de l'Oyapock ni à Oiapoque.



¹⁶0,6% des utilisateurs du vélo avant la traversée ont pour origine Vila Vitoria.

Après la traversée, la marche est le principal mode de déplacement (77%) qui concerne 44% des arrivées à Saint-Georges de l'Oyapock, 30% des arrivées à Oiapoque et 3% des arrivées à Vila Vitoria.

Ainsi, moins d'un quart des arrivants suite à la traversée du fleuve utilisent les transports motorisés ou le vélo. Cette donnée est à mettre relation avec la taille de ces villes, où la plupart des commerces et services sont accessibles à pied. De manière générale, les passagers laissent leurs véhicules avant de traverser pour emprunter la pirogue, ou peuvent se faire déposer par leurs proches. A contrario, une fois arrivés sur l'autre rive, il faut utiliser les modes de transport disponibles.

Le taxi privé est plus utilisé à l'arrivée d'Oiapoque qu'à l'arrivée de Saint-Georges de l'Oyapock. C'est l'inverse pour le vélo, qui est plus utilisé à l'arrivée de Saint-Georges de l'Oyapock qu'à l'arrivée d'Oiapoque.

Au sein des modes de transports « moto taxi » et « voiture » utilisés à l'arrivée, à Oiapoque, les motos taxis sont presque autant utilisés que la voiture : 3% contre 4%. Les motos taxi sont un moyen de transport rapide, pratique et fréquemment utilisé au Brésil. D'ailleurs, lors des questionnaires certains annoncent qu'ils regrettent l'inexistence de moto taxi à Saint-Georges de l'Oyapock et en Guyane de manière générale.

Les personnes qui ont pour destination finale Cayenne prennent soit la voiture (1% des usagers utilisant la voiture après la traversée), le taxi privé ou le taxi collectif (0,3% des usagers utilisant le taxi privé ou le taxi collectif après la traversée). En effet, ce sont les seuls moyens de déplacements possibles pour rejoindre ces destinations.

12. Les transporteurs de personnes

Afin de comprendre davantage les chaînes de déplacement et l'intermodalité des trajets dans le bassin de l'Oyapock, l'étude se doit également de prendre en compte les arrivées des personnes en provenance des capitales régionales : Cayenne et Macapá. En effet, l'ouverture du pont risque d'influencer et d'augmenter davantage les flux en direction du bassin de l'Oyapock dans les prochaines années. Il apparaît nécessaire de connaître l'offre actuellement disponible concernant le transport de passagers depuis les alentours vers Saint-Georges de l'Oyapock et Oiapoque.

CAYENNE – SAINT-GEORGES DE L'OYAPOCK

Pour rejoindre Saint-Georges de l'Oyapock, il est possible de prendre les taxis collectifs au départ de Cayenne.

La Collectivité Territoriale de Guyane possède la compétence pour encadrer ces transports collectifs qui font partie du Transport Interurbain Guyanais (TIG).

Fonctionnant sous forme de Délégation de Service Public (DSP), plusieurs lignes ont été mises en place en Guyane afin de relier les communes entre elles. La DSP constitue « 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 », article L1411-1 du Code général des collectivités territoriales (modifié par la loi n°2001-1168 du 11 décembre 2001).

En 2013, un appel à candidature a été lancé auprès des transporteurs de Guyane pour la mise en œuvre du transport de passager, notamment sur la ligne 9 du TIG : Cayenne-Régina-Saint-Georges de l'Oyapock. Au total ce sont aujourd'hui 8 entreprises qui couvrent les 9 lignes du TIG. Cet appel à projet a permis à 4¹⁷ transporteurs de signer en 2014 une DSP avec la Collectivité Territoriale de Guyane pour la ligne 9 :

- Domput (2 véhicules de 9 places)
- Dersion (1 véhicule de 9 places)
- Torvic (1 véhicule de 16 places et 1 véhicule de 19 places)

Ces contrats de DSP sont valables pour 5 ans, soit la durée d'engagement du transporteur. Un nouvel appel à candidature sera ainsi lancé en 2019. Les transporteurs sont regroupés au sein d'un Groupement d'Intérêt Economique (GIE).

En parallèle, des transporteurs du TIG, principalement installés sur l'île de Cayenne, se développent également des transporteurs de Saint-Georges de l'Oyapock souhaitant offrir leurs services pour transporter les passagers entre Cayenne et Saint-Georges de l'Oyapock. Ces transporteurs n'ont pas signé de DSP mais travaillent pour leur propre compte en tant qu'entreprise déclarée. D'après les observations de terrain, ils seraient au moins 6 :

- Transport Didier (5 véhicules de 9 places)
- Transports Wilson (1 v de 9p)
- Transports Frantz (1v de 9p)
- Transports Nareze (1v de 9p)
- FBJ Transfrontières (2v, de 9p)
- Transport Mathurin (1v de 9p)
- Transport Faria (3v de 9 p)
- Transport Tavares (1v de 9 p)
- Trans Guyane Mobilité (1v de 9p)

Précisons, que ces transporteurs, bien que légalement titulaires de licence de transports exercent dans l'informalité. La CTG considère qu'ils exercent un service de transport déloyal et illégal car non contractant avec la CTG qui a le monopole (sauf « bus macron » inexistant en Guyane) de l'organisation du transport interurbain de personnes.

¹⁷ La quatrième société a été fermée depuis.

FONCTIONNEMENT

Les départs des transporteurs du réseau TIG se font toutes les 2 heures : 5h00, 7h00, 9h00, 11h00, 13h00 et 17h00¹⁸. Néanmoins, selon l'affluence de la clientèle, il est possible dans la pratique que les départs soient avancés ou retardés. Les points de départs et d'arrivées ont été définis préalablement :

- Cayenne : Gare Routière Avenue de la Liberté, le long du Canal Laussat
- Saint-Georges de l'Oyapock : Rue Joseph Léandre, le long de la berge

Les tarifs sont fixés à 30€ pour le trajet Cayenne-Saint-Georges de l'Oyapock (20€ pour effectuer Cayenne-Régina et 10€ pour Regina-Saint-Georges de l'Oyapock).

Notons que peu de taxis font l'arrêt à Régina car les taxis sont souvent pleins au départ de Cayenne, aucune place n'étant disponible pour les habitants de Régina, ce qui pose un réel problème.

Les 4 transporteurs publics de personnes de la ligne 9, plus communément appelés « taxi-collectifs » ou « taxi-co », possèdent entre 1 et 5 véhicules. En général, un conducteur réalisera un trajet aller-retour Cayenne-Saint-Georges de l'Oyapock dans la journée.

Les transporteurs ne faisant pas partie du TIG fonctionnent relativement de la même manière : les points d'arrivée et de départ sont identiques. Les conducteurs réalisent un trajet aller puis retour dans la journée. Cependant, les tarifs, n'étant pas fixés par la collectivité, les transporteurs ont la liberté de décider des coûts des trajets. Puisque qu'aucune compensation selon les résultats de leur activité n'est versée par la CTG : le prix d'un aller-retour coûte 40€ via ces transporteurs. Toutefois, la clientèle préférant les tarifs moindres du TIG, les transporteurs sans DSP peuvent proposer les trajets pour 30€. Ils n'ont pas de contraintes horaires et peuvent partir à tout moment, dès lors qu'ils estiment avoir suffisamment de passagers. Ceci est source de plusieurs conflits entre les transporteurs TIG subventionnés et les autres, considérés comme « transporteurs clandestins ». La concurrence augmente et les transporteurs non TIG profitent de leur avantage qui est la liberté d'horaire pour transporter des clients, pourtant parfois déjà engagés auprès d'un transporteur TIG.

Il existe également de véritables taxis illégaux clandestins conduits par des particuliers avec leur propre véhicule. Même si aucun chiffre n'est disponible, il s'agit d'une véritable concurrence déloyale.

Les véhicules contiennent 9 places, soit 8 places disponibles pour les passagers. Le nombre de passagers transportés dans la journée, la semaine ou le mois n'est aucunement recensé. Lors d'un échange informel avec un transporteur, celui-ci explique qu'une journée moyenne correspond à transporter 10 personnes par jour. Pour un trajet aller-retour entre Cayenne et Saint-Georges de l'Oyapock, les transporteurs dépensent en moyenne 60€ d'essence. Si au total 10 personnes sont transportées dans la journée, cela revient à 240€ de recette journalière.

¹⁸ Notons encore que sur tous les titulaires de DSP, seuls deux groupements de transporteurs ont signé une convention avec CTG avec respect des horaires de départ, tenue d'une comptabilité, en contrepartie de la compensation des places vacantes au départ.

Un des transporteurs ne faisant pas partie du TIG explique au titre de ses collègues, qu'ils espèrent pouvoir convenir d'une DSP en étant sélectionné lors du prochain appel à projet. Ils réfléchissent à la manière de répondre à l'offre et songent à se réunir. Les transporteurs de Saint-Georges de l'Oyapock (pour la plupart non inclus dans le TIG) se sentent tout autant légitimes pour réaliser les trajets entre Cayenne et Saint-Georges, d'autant plus qu'ils connaissent bien les habitants, se rendent disponibles pour la population locale et ont déjà parfois créé leur propre clientèle.

Suite à plusieurs discussions avec les multiples transporteurs, ils semblent se montrer relativement intéressés et prêts à réaliser le transport de passagers via le pont. Pour le moment, ils sont en attente de la suite des accords, car ils ne connaissent pas réellement les conditions et modalités sous lesquelles ces échanges seront possibles.

MACAPÁ – OIAPOQUE

Deux solutions sont possibles pour rejoindre Macapá et Oiapoque : par bus ou taxi privé. Malgré ce choix et une offre de service plus disponible qu'entre Cayenne et Saint-Georges, les 100 km de piste non asphaltés constituent un obstacle récurrent pour rejoindre les deux villes convenablement. Les horaires des bus et les tarifs des taxis varient tout au long de l'année pour s'adapter au profil de la route, qui en plus d'allonger le temps de distance, peut causer des dégâts matériels. Ceci implique de se renseigner régulièrement et au préalable avant de réaliser ce trajet,

Plusieurs compagnies touristiques (mais pas que...) de bus sont en charge de la liaison Oiapoque – Macapá, dont les points de départ et d'arrivée sont la gare routière d'Oiapoque et la gare routière de Macapá :

- Amazontur
- Transporte Santanense
- Vale do Amazonas

Les temps de trajets, pour un peu plus de 600 km, varient entre 8h00 et 12h00 selon les saisons et l'état de la route. Le coût d'un trajet est d'environ 100R\$ (soit 28€). Il y a toujours deux départs : l'un prévu en journée (fin de matinée, voir début d'après-midi) avec une arrivée prévue dans la soirée, et un départ dans la soirée (aux alentours de 18h) pour un trajet de nuit.

Les taxis privés peuvent faire les trajets à tout moment selon la demande. Les prix ne sont pas fixes, ce qui laisse place à la négociation (entre 150 et 300 R\$ variant en fonction de la période, scolaire ou vacances).

Peu de données et informations ont pu être obtenues quant au nombre de passagers transportés et aux perspectives d'évolutions envisagées suite à l'ouverture du pont pour le transfert de personnes.

I. Le transport de personnes sur le pont

13. Le fonctionnement du pont

Inauguré le samedi 18 mars 2017, le pont de l'Oyapock est ouvert à la circulation depuis le lundi 20 mars 2017. La construction du pont s'est terminée en septembre 2011. L'ouverture de ce pont à la circulation va transformer les habitudes des populations riveraines : il ouvre officiellement un nouvel espace d'échange pour les biens et les populations.

Cependant, ce point de passage officiel de la frontière n'est, pour l'instant, pas ouvert en continu. Le pont est uniquement ouvert entre 8h00-12h00 et 14h00-18h00 pendant la semaine, et le samedi matin de 8h00 à 12h00 (cf communiqué en annexe).



Planche photographique 4 : Horaires d'ouvertures du pont affichés côté brésilien et français (Cornou, 2017)

Par ailleurs, il est uniquement ouvert à la circulation des personnes se déplaçant avec leur propre véhicule. Il n'y a pas encore de transport collectif de passagers autorisé (transport en commun ou taxi-privé), ni de transport de marchandise.

ACCORD DES TRANSPORTS

Le décret n°2017-76 du 25 janvier 2017 porte publication de deux accords entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil :

- L'accord concernant les transports routiers internationaux de voyageurs et de marchandises, signé à Paris le 19 mars 2014
- L'accord en vue de l'établissement d'un régime spécial transfrontalier concernant des produits de subsistance entre les localités de Saint-Georges de l'Oyapock (France) et Oiapoque (Brésil), signé à Brasilia le 30 juillet 2014

Ce décret définit les modalités d'application du transport de passagers et de marchandises sur le pont de l'Oyapock. Plusieurs points sont importants à retenir :

L'article 4 interdit le cabotage : « *les transporteurs d'une des Parties Contractantes ne sont pas autorisés à effectuer du transport routier intérieur sur le territoire de l'autre Partie Contractante* ».

Concernant le transport routier transfrontalier de voyageurs et de marchandises, les Parties Contractantes pourront s'accorder entre :

- Un point de départ à SGO et un point de destination finale à Oiapoque
- Un point de départ à Oiapoque et un point de destination finale à SGO

Les Parties Contractantes constituent une Commission Mixte, qui précise les catégories et le nombre d'autorisation accordées pour effectuer les transports routiers internationaux de marchandises. La Commission devra également se prononcer sur l'opportunité de créer un service régulier de transport international de voyageurs. Pour ce type de transport, les accords prévoient que les véhicules devront avoir une capacité minimum de 10 voyageurs. La ligne régulière sera exploitée dans un partenariat entre les entreprises de transports de voyageurs ressortissant de chacun des deux Etats. Pour la mise en place d'un service de transport occasionnel de voyageurs, l'autorité compétente du pays pourra délivrer une autorisation par voyage.

Concernant le transport de marchandises, les entreprises de transport titulaires d'une licence originale pourront être habilitées à effectuer des transports internationaux sur le territoire de l'autre partie. L'entreprise devra également posséder une licence complémentaire délivrée par l'autre partie contractante, sous présentation de la licence originale.

REGLEMENTATION DES ASSURANCES

Cas d'un véhicule brésilien en Guyane française

D'après l'article 6 de la directive 72/166/CEE du 24 avril 1972, les Etats membres de l'Espace Economique Européen ont l'obligation de prévoir un dispositif permettant aux véhicules d'Etats tiers :

- De satisfaire à leur obligation d'assurance de responsabilité civile à leur entrée sur le territoire de l'EEE
- De circuler avec cette garantie sur l'ensemble de ce territoire

Ainsi, la France qui dispose de frontières avec des Etats tiers doit mettre en place un dispositif d'assurance frontière, qui assure que l'objectif de la directive est rempli. Le dispositif des assurances frontières est réglementé par les articles R211-23 à 27 du Code des assurances.

Le décret n°2007-1118 du 19 juillet 2007 relatif à l'assurance de responsabilité civile des véhicules terrestres à moteur, modifie les dispositions du code des assurances relatives à la

distribution de l'assurance frontière. Jusqu'alors l'assurance frontière pouvait être souscrite soit auprès des recettes principales des douanes, soit au siège du groupement de co-assurances « Assurance frontière », géré par le Bureau Central Français (BCF). Désormais, les compagnies d'assurance qui le souhaitent sont autorisées à faire souscrire directement des contrats d'assurance frontière.

A Cayenne, la société d'assurance *Contact Assurances* peut notamment délivrer des assurances frontières pour les véhicules étrangers souhaitant circuler en Guyane française. De plus, il est possible que des sociétés d'assurances étrangères (surinamaises et allemandes, par exemple) délivrent des assurances frontières, valables pour circuler en Guyane.

L'assurance frontière s'applique pour toute personne :

- Ne disposant pas d'attestation d'assurance prévue à l'article R 211-14 du Code des assurances
- Dont le véhicule n'est pas « habituellement stationné » dans un pays de l'accord multilatéral
- Qui ne dispose pas de carte verte

L'obligation de souscrire un contrat d'assurance frontière s'applique donc aux personnes qui font circuler des véhicules non immatriculés dans un pays membre du système de carte verte, et par conséquent aux ressortissants brésiliens.

Plusieurs documents sont remis à l'assujetti lors de la souscription à l'assurance frontière :

- La police : au titre de l'assurance frontière, seule la **garantie de responsabilité civile** est obligatoire.
- Le certificat : conforme au modèle fixé par le Bureau Central Français, il est de couleur rose et indique la durée limitée de l'assurance : **30 jours ou 90 jours**. Il peut être renouvelable une seule fois pour la même période que celle initialement souscrite.
- La carte verte, dont le champ géographique est limité aux territoires couverts par la police d'assurance frontière.

Les prix de l'assurance frontière pour les véhicules étrangers se rendant en Guyane française varient selon l'organisme qui délivre l'assurance :

	30 jours	90 jours
Douanes françaises	175 €	430 €
Pont de Saint-Georges de l'Oyapock	700 R\$	1 815 R\$
Exemple d'une société d'assurance :	130 €	330 €
<i>Contact Assurance</i>	525 R\$	1 330 R\$

Le prix de l'assurance frontière constitue un obstacle financier non négligeable pour les Brésiliens désirant se rendre en Guyane française avec leur propre véhicule. En fin d'année

2017, la société Contact Assurance aurait délivré moins d'une dizaine d'assurances frontières de 30 jours (aucune de 90 jours). Il aurait été délivré une cinquantaine d'assurances frontières au pont de Saint-Georges de l'Oyapock.¹⁹.

A l'avenir, ce système d'assurance pourrait s'assouplir, afin de respecter le principe de réciprocité entre les deux pays. Des réflexions en ce sens sont en cours entre les deux pays.

Cas d'un véhicule français au Brésil

La législation prévoit en théorie une réciprocité mais pour l'instant, rien n'est obligatoire dans les faits.

Le système d'assurance au Brésil est différent du système européen : tous les ans, l'immatriculation d'un véhicule brésilien doit être renouvelée. A cette occasion, l'assurance est payée : elle couvre les dommages au tiers, jusqu'à un certain plafond. Si les dommages sont plus chers, une procédure devant le juge est mise en place.

Aucun texte n'est prévu dans la législation brésilienne pour l'assurance d'un véhicule français circulant au Brésil, ce qui constitue une lacune dans leur réglementation. La France n'ayant à ce jour pas signé d'accord avec le Brésil au sujet des assurances, il semblerait qu'aucune assurance ne puisse assurer de véhicule en France. En cas de dégâts matériels, les frais seraient donc entièrement à la charge du conducteur. Néanmoins, pour tout déplacement au Brésil, le véhicule français est à enregistrer à la Receita Fédérale. Une tolérance est mise en place dans le bourg d'Oiapoque : le tampon d'entrée et de sortie attribué par la Police Fédérale, équivaut à la durée pendant laquelle la voiture est autorisée à circuler à Oiapoque. Pour se rendre à Macapá, l'enregistrement du véhicule est obligatoire. Il convient de préciser que cette procédure est valable uniquement pour une durée temporaire de circulation au Brésil : il est interdit de circuler avec son véhicule français lorsque l'on est résident au Brésil.

DOCUMENTS NECESSAIRES POUR LA TRAVERSEE PAR LE PONT

Les visas

L'accord-cadre franco-brésilien du 28 mai 1996 a supprimé les obligations de visa de court séjour entre la France métropolitaine et le Brésil, à l'exception notable de la Guyane française.

Selon l'article 1 de l'arrêté du 26 juillet 2011²⁰, *« pour être admis sur le territoire de la Guyane, [...], tout étranger non bénéficiaire de la libre circulation en application des dispositions de la directive 2004/38/CE du 29 avril 2004 doit être muni d'un document ou d'un document de voyage en cours de validité et reconnu par la France pour le franchissement de ses frontières extérieures métropolitaines, revêtus, le cas échéant, d'un visa*

¹⁹Estimations de la Direction des Douanes en novembre 2017.

²⁰Arrêté relatif aux documents et visas exigés pour l'entrée des étrangers sur le territoire de Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, la Réunion et de la collectivité de Saint-Pierre-et-Miquelon. Consultable en ligne : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000024403998>

en cours de validité délivré par une autorisation française. » Ainsi les ressortissants brésiliens sont soumis à l'obligation de visa pour accéder à la Guyane française, car cette région ultramarine ne fait pas partie de l'espace Schengen.

L'obligation d'obtention d'un visa pour les ressortissants brésiliens désirant se rendre en France métropolitaine pour des séjours touristiques a été supprimée.

Toutefois, dans le cas d'une entrée sur le territoire de Guyane française, des dispenses de visa sont possibles pour les 3 cas suivants :

1) Tout ressortissant brésilien en mission, détenteur d'un passeport diplomatique ou officiel en cours de validité bénéficie d'une dispense complète de visa

2) pour les séjours d'une durée n'excédant pas trois jours à l'occasion d'une escale au cours d'un trajet aérien à destination du territoire européen de la France, du Brésil ou d'un autre territoire ultramarin français. Outre les documents prévus à l'article R. 211-2 du code de l'entrée et du séjour et du droit d'asile, le billet d'avion nécessaire à la poursuite du voyage vers la destination finale doit être présenté.

3) pour les séjours d'une durée inférieure à quinze jours pour les ressortissants dont le voyage et le séjour sont organisés par l'intermédiaire d'un opérateur de voyages et de séjours établi en Guyane et immatriculé au registre des opérateurs de voyages et de séjours ou par un opérateur ayant conclu un accord de partenariat avec une telle agence²¹

Ces réglementations en termes d'entrée sur le territoire de la Guyane française suscitent des débats. Un témoignage dans un article de A. Dollah et L. Ruiz publié le 3 février 2017, relate cette inégalité d'accès aux territoires : « Alors que les Brésiliens n'ont pas besoin de visa pour se rendre en métropole, il leur en faut obligatoirement un pour se rendre en Guyane. « *C'est lié aux orpailleurs illégaux, juge Jonathan. Mais c'est ridicule. Ces derniers ne vont pas faire de demandes de visas* ». En effet, il est souvent annoncé que l'obligation du visa pour entrer en Guyane française est instaurée pour lutter contre le flux de Brésiliens clandestins (notamment ceux qui travaillent dans l'orpaillage illégal). Or, il faut reconnaître quoiqu'il arrive que ces flux informels et illégaux se font souvent en dehors des points officiels d'accès en Guyane française, où des papiers en règle et visa sont requis. Les frontières de la Guyane étant fortement perméables, il est, en pratique, possible de franchir librement l'entrée du territoire sur presque la totalité de la frontière. Finalement, l'obligation de visa semble plutôt freiner les Brésiliens aisés et en règle. Personnes ayant les moyens de voyager, pour des raisons touristiques, familiales ou professionnelles.

Par ailleurs, les ressortissants français n'ont pas besoin de visa pour se rendre au Brésil.

Le Consulat de Macapá constitue le point le plus proche de la frontière de l'Oyapock pour obtenir un visa. Il n'y a pas de Consulat français à Oiapoque. Afin d'alléger la démarche de demande de visa, il est toléré de se présenter qu'une seule fois au Consulat de Macapá²² : les papiers peuvent être envoyés puis le demandeur se rend en personne au Consulat pour récupérer son visa, ou la personne dépose en personne sa demande de visa à Macapá, qui sera renvoyé par courrier.

²¹Pour plus d'informations : <https://br.ambafrance.org/-Francais->

²²Information recueillie auprès du Consulat honoraire de Macapá

Le coût d'un visa de courte durée (1 à 90 jours) pour la Guyane française est de 60€ - 240 R\$.

En 2016, 915 visas ont été délivrés par le Consulat de Macapá :²³ dont 544 dossiers concernent des visas pour des femmes, 380 demandes ont pour motif la visite à des amis et de la famille, 189 demandes ont pour motif le tourisme et 78 visa ont été délivrés gratuitement. L'obtention gratuite de visa est possible pour les Brésiliens mariés ou pacsés avec un(e) conjoint(e) français(e) et pour les enfants. Enfin, environ 200 visas ont été délivrés pour des professionnels et commerciaux.

En octobre 2017, 569 visas avaient été délivrés d'après le Consulat de Macapa.

Pour les ressortissants français, un tampon d'entrée sur le territoire brésilien sur le passeport et délivré par les autorités brésiliennes compétentes est obligatoire pour séjourner au Brésil. A Oiapoque, c'est la Police Fédérale qui délivre ce tampon d'entrée, valable au maximum pour une durée de 90 jours.

La carte de circulation transfrontalière

La carte de circulation transfrontalière est un autre document qui permet de franchir la frontière Guyane française / Brésil, sans avoir besoin de passeport ou de visa.

La création de la carte transfrontalière dispense les riverains du fleuve de l'Oyapock de visa de court séjour. Cette mesure présenterait plusieurs avantages²⁴ : « *Elle permettrait de simplifier les formalités administratives, de mieux connaître les flux de population de part et d'autre du fleuve et de mieux contrôler l'immigration en distinguant les clandestins qui cherchent à s'établir en Guyane des riverains du fleuve qui regagnent chaque soir le Brésil.* ». En effet, la carte transfrontalière a pour but de « stimuler la relation transfrontalière, dans le but d'améliorer la qualité de vie des populations concernées, par le biais d'un traitement spécial réservé aux habitants des zones frontalières franco-brésiliennes. » (Décret n°2014-1052 du 14 septembre 2014)

Cette carte est conçue comme un titre de circulation au sens strict, et elle ne peut faire office de titre de séjour et ne peut ouvrir droit aux bénéfices sociaux.

Le dispositif de la carte transfrontalière a été mis en place à partir du 1^{er} janvier 2015. Les conditions d'obtention de la carte sont définies dans le décret n°2014-1052 du 14 septembre 2014 :

- Elle s'applique aux ressortissants brésiliens et français domiciliés à Saint-Georges de l'Oyapock en Guyane française et à Oiapoque au Brésil, dans les limites territoriales figurant sur les cartes annexées du décret (disponible en Annexe)
- L'entrée et la circulation des bénéficiaires d'un pays sur le territoire de l'autre, ne sont autorisées que dans les limites territoriales précisées ci-dessus et pour une durée de 72 heures sans interruptions

²³Sur environ 1300 demandes initiales, d'après les estimations du Consulat honoraire.

²⁴Publication dans le JO Sénat du 06/08/1998 - page 2576. Consultable en ligne : <https://www.senat.fr/questions/base/1998/qSEQ980609391.html>

- Il n'y a pas de restriction du nombre d'entrées
- Les points de passages définis sont le pont sur le fleuve de l'Oyapock ainsi que les embarcadères des villes d'Oiapoque et de Saint-Georges de l'Oyapock.

Pour les ressortissants français habitants à Saint-Georges de l'Oyapock, la demande doit être faite auprès de la Police Fédérale et coûte 60 R\$ (tandis qu'elle est gratuite pour les ressortissants brésiliens faisant la demande pour la Guyane française). Peu d'informations ont pu être obtenues sur le nombre de cartes transfrontalières délivrées pour les Français de Saint-Georges de l'Oyapock. La plupart des agents de la Police aux Frontières en possèdent une : on peut estimer qu'il y aurait au moins entre 20 et 50 personnes à avoir la carte transfrontalière côté français.

Pour les ressortissants brésiliens habitants à Oiapoque, les demandes sont à effectuer aux bureaux de la Police aux Frontières (rue du commandant Kodji au bourg de Saint-Georges de l'Oyapock, et non au pont). La demande est ensuite transférée à la Préfecture de Guyane, Bureau de l'Immigration pour vérification des informations. Une fois réalisée, la carte est ensuite renvoyée à la PAF de Saint-Georges de l'Oyapock, qui délivre ce document en personne. Entre le 1^{er} janvier 2015 et le 2 juin 2015, 500 cartes de circulation transfrontalière ont été demandées, pour 200 cartes de circulation attribuées (L. Marot). Mi-mars 2016, on recense environ 700 cartes transfrontalières distribuées pour 1020 demandes (M. Briswalter). En fin d'année 2017, environ 1300 cartes de circulation transfrontalières ont été délivrées sur 1700 demandes.²⁵

Il y a eu un fort engouement dès les premiers mois de mise en place de ce nouveau dispositif. L'obtention de la carte transfrontalière a été fortement encouragée pour que les habitants se saisissent de cette opportunité de régularisation de la libre et légale circulation de part et d'autres des rives. Les délais d'obtentions tendent aujourd'hui à être plus longs (plusieurs mois) et découragent quelques habitants à entamer cette procédure.

14. Les entrées et sorties à la frontière franco-brésilienne

La Police Fédérale d'Oiapoque recense les entrées et sorties des ressortissants étrangers du territoire brésilien. Pour les ressortissants français, il existe une tolérance lorsque l'on reste à Oiapoque pour la journée, sans y passer la nuit, auquel cas il n'est pas nécessaire d'aller faire tamponner le passeport. La Police Fédérale recense donc uniquement les étrangers passant au minimum une nuit au Brésil.

Concernant les flux du Brésil vers la Guyane, la Police Fédérale d'Oiapoque recense en 2011 et 2012 autour de 10 200 personnes françaises sortant du Brésil, puis 11 200 en 2013. De nombreuses autres nationalités déclarant une sortie du territoire brésilien à Oiapoque sont recensées : péruviens, belges, colombiens, portugais, espagnols, allemands, néerlandais, haïtiens, boliviens, guyaniens, argentins, italiens, polonais, suisses, anglais, irlandais, surinamiens, australiens, canadiens, japonais, chiliens, étasuniens, chinois...

²⁵Estimations de la Préfecture de Guyane.

Toutes nationalités confondues, se sont approximativement 12 200 entrées et 11 600 sorties recensées à la Police Fédérale d'Oiapoque en 2014. Ces chiffres augmentent en 2015, avec 13 300 entrées et 12 900 sorties.

Avant l'ouverture du pont existait le service de la barge, dont l'activité a débuté en 1987. C'est l'entreprise Lunay Empreendimentos – Balsa Lunay qui assurait cette prestation.

Il était possible de faire traverser son véhicule de rive à rive, entre 8h00 et 12h00 puis 14h00 et 18h00 pendant la semaine. Le dimanche, la traversée était possible sous réservation. Contrairement au pont, cette activité offrait plus de flexibilités quant à la possibilité de traverser, car si une personne arrivant peu après midi, souhaitait absolument traverser, l'entreprise pouvait assurer le trajet.

Les tarifs étaient variables selon le nombre de véhicules souhaitant traverser :

- 1 véhicule : 200€ (800 R\$)
- 2 véhicules : 120€/véhicule (480 R\$)
- 3 véhicules : 100€/véhicule (400 R\$)
- 4 véhicules et plus : 80€/véhicule (320 R\$)

Le service de la barge ne fonctionnant pas comme un bac avec des horaires bien définis, mais plutôt selon l'affluence de la demande, il était alors possible d'attendre l'arrivée d'autres véhicules afin de partager les coûts de la traversée. Le patron de cette entreprise reconvertie confie que *« parfois la personne était pressée et tenait à traverser sur le moment, donc elle payait 200€ »*.

Selon lui, ce sont presque uniquement des véhicules français qui profitaient de ce service : *« ce sont 99% de véhicules français et 1% de véhicules brésiliens. Disons que sur 200 véhicules passés sur le fleuve, 5 sont des véhicules brésiliens. Et puis parmi ces 99%, disons qu'il y a 10% des gens qui prennent la barge qui sont de Saint-Georges de l'Oyapock et 90% qui sont de Cayenne ou d'autres touristes »*.

Pendant les périodes de vacances, l'activité de la barge est plus importante qu'aux autres périodes de l'année. Ainsi, en vacances scolaires, la barge pouvait faire traverser 400 véhicules par semaine, soit entre 4 et 5 véhicules par jour. *« Parfois, ça pouvait aller jusqu'à 10 véhicules par jour »*, explique-t-il. Hors des périodes de vacance, le rythme se maintenait autour de 3-4 véhicules par jour. Ces chiffres offrent un ordre d'idée du passage des véhicules lorsque le pont n'était pas encore ouvert à la circulation. L'étude de Crété présente des chiffres similaires : *« Luiz transite une demi-douzaine de voitures par semaine en période scolaire. Le week-end et pendant les grands départs, de vacances, il peut aller jusqu'à 5 ou 6 véhicules par jour en moyenne. Il précise que les variations sont fortes »*. Malgré une prise de contact régulière avec l'entreprise, les données chiffrées et précises n'ont pas pu être obtenues dans le temps imparti de l'étude.

L'entreprise fonctionnait en étroite relation avec la Police aux Frontières, la Receita Fédérale et la Police Fédérale, qui étaient informés lors d'une arrivée d'un véhicule étranger sur le territoire. Il y a avait donc des contrôles d'identité et d'assurance du véhicule au point d'arrivée de la barge. L'entreprise se chargeait au préalable des démarches auprès d'une compagnie d'assurance qui fournissait dans l'heure qui suivait l'ensemble des papiers nécessaires. A l'époque, l'assurance coûtait 300 € (1 210 R\$) pour 6 mois maximum, et il était possible de prendre n'importe quelle durée souhaitée.



Planche photographique 5 : Les barges de l'entreprise Lunay Empreendimentos - Balsa Lunay

Suite à l'ouverture du pont, le lundi 20 mars 2017, les autorités brésiliennes ont imposé la cessation de l'activité de la barge. Dès lors, le point officiel de passage des véhicules sur la frontière devient le pont.

15. Le transport de personnes sur le pont

En avril 2017, ce sont environ 2 700 véhicules, soit 5 000 personnes, qui transitent pendant le mois par le pont. Au mois de mai, environ 1 500 véhicules, soit 3 000 personnes, ayant emprunté le pont sont comptabilisés. Cet engouement en avril peut s'expliquer par la curiosité et l'attrait de la nouveauté du pont. Il est probable également que les mouvements sociaux d'avril 2017 en Guyane à cette époque aient engendré des flux vers Oiapoque, pour que les habitants de Saint-Georges de l'Oyapock, isolés à cause des barrages, puissent s'approvisionner.

Ensuite, en regardant les chiffres de la PAF sur 17 mois (de mars 2017 à juillet 2018), voir tableaux ci-dessous, nous constatons qu'en moyenne ce sont 4523 personnes qui traversent le pont par mois. Dont 58 % de nationalité française, 40 % de nationalité brésilienne et 2 % d'autres nationalités.

Concernant les véhicules, ce sont, en moyenne mensuelle, 2136 véhicules qui passent le pont dont 99 % de véhicule immatriculé en France.

Ainsi, d'après la Police aux Frontières, le flux journalier de passage sur le pont est en moyenne de 88 véhicules par jour (moyenne sur 17 mois). Comparé à l'activité de la barge, il y a désormais bien plus de passage de véhicules grâce au pont. Les variations restent

fondamentalement similaires : il y a plus d'affluence les week-ends et pendant les vacances. Toutefois, l'ouverture du pont à temps complet est fortement attendue. Lorsque le pont sera ouvert le week-end, et notamment les dimanches, beaucoup de personnes de Cayenne seront intéressées pour se rendre directement à Oiapoque. Au quotidien, il semblerait que ce soient plutôt des locaux qui traversent.

2017	20 mars	avril	mai	juin	juillet	août	sept.	octobre	nov.	déc.	TOTAL
Nb de personnes	1 298	4 954	5 303	5 613	5 069	5 809	3 737	4 196	3 747	4 773	44 499
nationalité : française	896	3 115	3 207	3 376	2 906	3 492	1 875	2 394	2 087	2 978	26 326
brésilienne	398	1 772	2 032	2 181	2 100	2 189	1 695	1 713	1 528	1 711	17 319
autre	4	67	64	56	63	128	167	89	132	84	854
Nb véhicules légers	497	2 323	2 490	2 651	2 361	2 660	1 802	1 926	1 871	2 379	20 960
immatriculation : française	486	2 302	2 482	2 626	2 348	2 647	1 799	1 910	1 837	2 362	20 799
brésilienne	11	21	8	25	13	13	3	16	34	14	158
autre	1	4	0			1	34	1	4	3	48

Tableau 3 : Chiffres mensuels de mars 2017 à décembre 2017 du nombre de personnes et de voitures ayant utilisé le pont de l'Oyapock (chiffres PAF)

2018	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	TOTAL
Nombre de personnes	4 537	4 032	3 978	4 663	4 742	4 223	6 225	32 400
Dont nationalité : française	2 457	2 363	2 233	2 618	2 649	2 299	3 619	18 238
brésilienne	2 018	1 574	1 614	1 955	2 020	1 868	2 479	13 528
autre	62	95	131	90	73	56	127	634
Nombre véhicules légers	2 263	1 952	2 078	2 115	2 177	2 050	2 725	15 360
Dont immatriculation : française	2 202	1 951	2 039	2 105	2 166	2 043	2 706	15 212
brésilienne	59	1	27	6	10	6	18	127
autre	2		12	4	1	1	1	21

Tableau 4 : Chiffres mensuels de janvier 2018 à juillet 2018 du nombre de personnes et de voitures ayant utilisé le pont de l'Oyapock (chiffres PAF)

	2017 (mars-décembre)	2018 (janvier-juillet)	Total (17 mois)	Moyenne par mois	%
Nombre de personnes	44 499	32 400	76 899	4523	
Dont nationalité : française	26 326	18 238	44 564	2621	58
brésilienne	17 319	13 528	30 847	1814	40
autre	854	634	1 488	87	2

Nombre véhicules légers	20 960	15 360	36 320	2136	
Dont immatriculation : française	20 799	15 212	36 011	2118	99
brésilienne	158	127	285	17	1
autre	48	21	69	4	-

Tableau 5 et 6 : Chiffres annuels de mars 2017 à juillet 2018 du nombre de personnes et de voitures ayant utilisé le pont de l'Oyapock (chiffres PAF)

I. Les motifs de la traversée entre les deux rives

16. Le transport touristique

Il existe plusieurs opérateurs touristiques proposant des circuits et excursions sur l'Oyapock, appelé opérateurs réceptifs²⁶. Le Comité du Tourisme de Guyane (CTG) recense les acteurs offrant ces prestations. Par ailleurs, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Guyane (CCIG) tient également à jour un répertoire des entreprises établies par communes, dont celles relevant du commerce et du tourisme.

Le Salon du Tourisme Guyanais tenu en septembre 2017 a permis de rencontrer des opérateurs réceptifs offrant des sorties en Guyane. Suite à ces échanges, il semblerait que la demande de prestations touristiques sur l'Est reste relativement faible, comparée à d'autres endroits de la région. L'un explique : *« il y a peu de demandes pour l'Est car ce n'est pas assez développé. C'est compliqué donc je ne le propose pas et ne l'encourage pas auprès de mes clients »*. Une enquête touristique menée par le CTG révèle que seuls 9% des interrogés ont visité les communes de Saint-Georges et/ou Ouanary²⁷ et 1% ont visité Camopi.

Néanmoins, un autre opérateur ne proposant actuellement aucune prestation sur l'Est espère pouvoir mettre prochainement à disposition des sorties grâce à l'ouverture du pont pour le transport de passagers. Des demandes ont déjà été soumises pour pouvoir se rendre par la route depuis Cayenne jusqu'à Macapá, tandis que seuls des vols avion vers Belém et Fortaleza peuvent être proposés pour le moment.

L'ouverture du pont au transport de passagers influencera très certainement les flux liés au tourisme dans le bassin de vie de l'Oyapock et au-delà.

Le fonctionnement des opérateurs réceptifs varie selon la demande effectuée. Il n'y a pas de types de prestations définies au préalable sur l'Oyapock : le client présente les visites qu'il veut faire et le prestataire répond à sa demande selon les possibilités et sites connus. L'organisation du circuit et son prix sont donc variables selon la période de l'année, le nombre de personnes au sein du groupe, la destination,...

D'autre part, le transport sur les fleuves de Guyane étant bien souvent périlleux, les piroguiers se doivent de bien connaître l'Oyapock et ses sauts ou rapides, on dira même qu'il est nécessaire de « savoir le lire ». Les piroguiers expérimentés ne sont finalement pas si nombreux à proposer des transports touristiques sur l'Oyapock, d'autant plus que les contrats

²⁶ Un opérateur touristique réceptif est une entreprise qui, dans le pays d'accueil, organise des excursions, des séjours et des circuits touristiques.

²⁷Enquête menée auprès de 1486 touristes récepteurs (touristes non-résidents de la Guyane, en provenance d'autres pays ou de la France et des DOM) en face à face du 24 avril 2015 au 2 janvier 2016 à l'aéroport de Félix Eboué, disponible en ligne : http://www.guyane-amazonie.fr/sites/ctguyane/files/enquetes_touristiques_guyane_2015_2016_recepteurs_residents_3.pdf

à passer avec les assurances, obligatoires pour effectuer leur activité, sont délicats à engager. En effet, les fleuves en Guyane n'ayant pas fait l'objet d'aménagement pour garantir leurs gabarits, « toute navigation autorisée sur les cours d'eau et plans d'eau se fait aux risques et périls des intéressés »²⁸. Ainsi, le piroguier engage une grande part de sa responsabilité, même dans le cadre professionnel de son activité. De la même manière, pour se rendre à Ouanary on quitte les eaux fluviales pour se rendre en eau maritime : ceci nécessite une homologation maritime du navire. Or aucun navire officiel n'est homologué à Saint-Georges de l'Oyapock pour naviguer en mer avec des passagers. L'homologation maritime est plus stricte que l'homologation fluviale puisque le navire doit, par exemple, résister à la houle. Un plan de la structure du navire sera requis. Avec l'homologation maritime, le navire est aussi autorisé à remonter les eaux fluviales.

Les opérateurs réceptifs recensés à Saint-Georges de l'Oyapock sont les suivants :

Oyapock Evasion : Il propose un transport fluvial touristique sur l'Oyapock, des randonnées sur les chemins en bord de fleuve, de l'embouchure jusqu'à Trois Sauts²⁹. Travaille également avec les plateformes de réservation, comme Jal Voyages qui enregistre la réservation puis transmet la prestation.

Trans Oyapock : transport fluvial sur l'Oyapock

Syndicat Mixte du Parc Naturel Régional de Guyane : prestations possibles sur l'Oyapock

M. Castelo Branco : transport de passagers sur l'ensemble de l'Oyapock, assure également le transport de passager voyageant à titre professionnel lors de missions d'entreprises et administrations

Par ailleurs, les entreprises réalisant le transport de marchandises sur l'Oyapock peuvent aussi occasionnellement transporter des touristes selon la quantité de marchandise acheminée et l'espace restant. De même, au quotidien, des piroguiers de fret brésiliens se rendent sur le haut Oyapock, Camopi et Vila Brasil, avec qui il est possible de profiter du trajet pour un coût entre 30€ et 50€ (200 R\$). Finalement, il existe aussi de multiples possibilités plus informelles pour les touristes peu nombreux à vouloir naviguer sur l'Oyapock.

Du côté d'Oiapoque, les informations concernant les entreprises réalisant des services touristiques n'ont pas pu être obtenues par la SEBRAE (*Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresa*). Les observations de terrain ont permis d'identifier notamment :

Chalet Paradis ou Chacara Paraiso : restauration, hébergements et loisirs touristique fluvial

²⁸Arrêté portant règlement particulier de police n°2014224-0008 du 12 août 2014 pour l'exercice de la navigation en général et le transport de matières dangereuses sur l'ensemble des cours d'eaux du département de Guyane.

²⁹Il est à noter qu'une ZAR (Zone à Accès Réglementé) interdit tout tourisme en amont du bourg de Camopi, et donc à Trois Sauts. Tout voyage dans cette zone doit recevoir une autorisation préfectorale.

Comme précisé dans la partie sur le transport fluvial, les piroguiers des coopératives et associations peuvent également réaliser du transport touristique à la demande. Pour les trajets plus longs sur le haut et bas Oyapock, les Brésiliens vont de préférence naviguer avec les pirogues de fret brésiliennes lié au ravitaillement de Vila Brasil et des placers illégaux des garimpeiros. En définitive, Oiapoque et sa région attirent peu de touristes brésiliens à destination du bourg d'Oiapoque : ces flux sont faibles. Les clients des rares opérateurs touristiques d'Oiapoque arrivent principalement par la Guyane.

Dans la pratique, les flux touristiques sur l'Oyapock sont très variables :

- Il n'y a pas de périodicité parmi les sorties possibles, elles sont organisées ponctuellement, à la demande
- Cela varie au fil de l'année lorsque les touristes sont disponibles, selon les jours de longs week-ends, les dates de vacances scolaires,...
- Il peut y avoir tout type de demande : pour des séjours plus ou moins longs, des touristes seuls, en famille, ou en groupe

M. Castelo Branco explique de mémoire qu'il a sûrement fait un ou deux trajets vers Camopi en 2016, avec des groupes d'une dizaine de personnes, puis quelques sorties vers Ouanary, et la Montagne d'Argent (située rive française, dans l'embouchure)... Par ailleurs, les opérateurs peuvent aussi proposer d'aller simplement avec les touristes à Oiapoque, pour profiter des restaurants et boutiques, puis les emmener dans un hébergement au bord du fleuve et découvrir un sentier en forêt le lendemain. Chaque sortie touristique étant singulière et peu renseignée par les prestataires, il apparaît relativement complexe d'identifier quantitativement et temporellement les flux touristiques des opérateurs et piroguiers.

Concernant le type de touristes intéressés pour visiter le bassin de vie de l'Oyapock, un des opérateurs confie, lors d'un entretien, qu'il offre plus souvent ses prestations à des groupes « métropolitains ». Selon lui, « *Heureusement qu'il y a les métros... Y'aurait pas les métros... Y'a que eux qui ont envie de visiter. [...] En gros sur 100 clients tu as 80 métros.* »³⁰

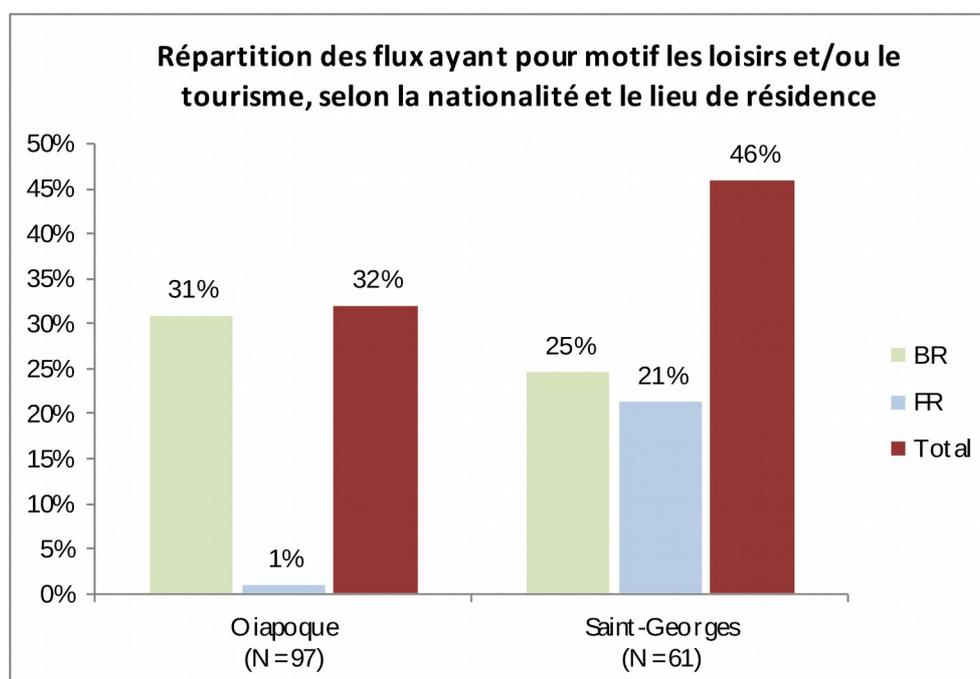
A la question « *Pour quels motifs traversez-vous le fleuve ?* » 37% des enquêtés ont déclaré se déplacer entre autre pour les loisirs et le tourisme. En rapportant ces chiffres, selon le nombre de Brésilien et de Français interrogés, il y a peu de différences par nationalité

- 37% des Brésiliens interrogés ont cité les loisirs et tourisme
- 36% des Français ont cité les loisirs et le tourisme

³⁰Entretien réalisé en 2016 par Filippi, 2016.

- Les autres nationalités rencontrées ont toutes cité les loisirs et tourisme parmi les motifs de déplacements.³¹

Cependant, il convient de distinguer les réponses apportées par les Brésiliens habitant sur la rive française et inversement. En réalité, les habitants de Saint-Georges de l'Oyapock sont plus nombreux (46%) à avoir cité les loisirs et le tourisme parmi les motifs de déplacement que les habitants d'Oiapoque (32%).



Graphique 26 : Répartition des flux liés aux loisirs et tourisme selon la nationalité et par lieu de résidence

17. Les flux liés aux soins et à la santé

Les infrastructures de santé installées dans le bourg de Saint-Georges de l'Oyapock et d'Oiapoque génèrent également des flux de personnes selon la spécificité des soins recherchés par les habitants du bassin.

Du côté français, les infrastructures de santé sont les suivantes :

- Un centre de santé et un centre de PMI à Saint-Georges de l'Oyapock, où sont présents 2 médecins
- Un centre de santé à Camopi, où sont présents un médecin et deux infirmiers en permanence
- Un centre de santé et un poste de santé à Trois Sauts, où sont présents un médecin et un infirmier en permanence

³¹Un Norvégien et un Polonais ont été rencontrés lors de la mise en œuvre des questionnaires.

- Le déplacement d'un médecin avec un infirmier est organisé toutes les deux semaines vers Trois Palétuviers et Ouanary

Du côté brésilien, il existe un hôpital à Oiapoque (incluant une dizaine de médecins) ainsi que plusieurs *Unidade Básica de Saúde* (UBS), soit l'équivalent des postes de santé³². Les USB sont gérées par la municipalité, à la différence de l'hôpital qui est géré par l'Etat :

- 1 UBS avec un médecin à plein temps à Vila Vitoria (ce poste est assez récent ; auparavant le médecin était présent une fois par semaine)
- 5 UBS à Oiapoque, où sont présents 8 médecins au total
- Il n'y a pas d'UBS à Vila Brasil et Ila Bella, certains tentent de se faire soigner au poste de Camopi.

Les politiques de soins et d'accès à la santé tendent à évoluer au fil des années : depuis 2014, une première consultation au CDPS de Saint-Georges de l'Oyapock peut être autorisée pour les habitants de l'autre rive. Le patient sera ensuite redirigé vers les infrastructures compétentes pour les soins nécessaires. Par exemple, la prise en charge de soins contre le VIH s'effectue notamment au CDPS de Saint-Georges de l'Oyapock, mais le patient pourra être envoyé au Brésil si l'hôpital ou les UBS peuvent fournir les soins adaptés.

Les obstacles administratifs pour être pris en charge à Cayenne tendent à se renforcer au fil des années : les demandes de laissez-passer pour franchir le passage de Régina sont plus compliquées à obtenir, il faut entre autre une validation de l'ARS et prouver sa résidence à Saint-Georges de l'Oyapock. Ceci s'applique hors urgences, enfants et femmes enceintes, auquel cas un transfert à Cayenne est autorisé.

Les flux liés à la santé et leurs enjeux sont complexes à identifier, même pour le personnel de santé qui a peu de visibilité sur les raisons de ces déplacements. Il est certain que la population brésilienne se déplace au CDPS de Saint-Georges pour obtenir du soin, et non pas dans un objectif de requête de nationalité. Se pose alors la question : pourquoi se déplacent-ils à Saint-Georges, alors qu'Oiapoque possède également les moyens de fournir des soins ? Plusieurs raisons se dessinent au fil des conversations entre les médecins et leurs patients :

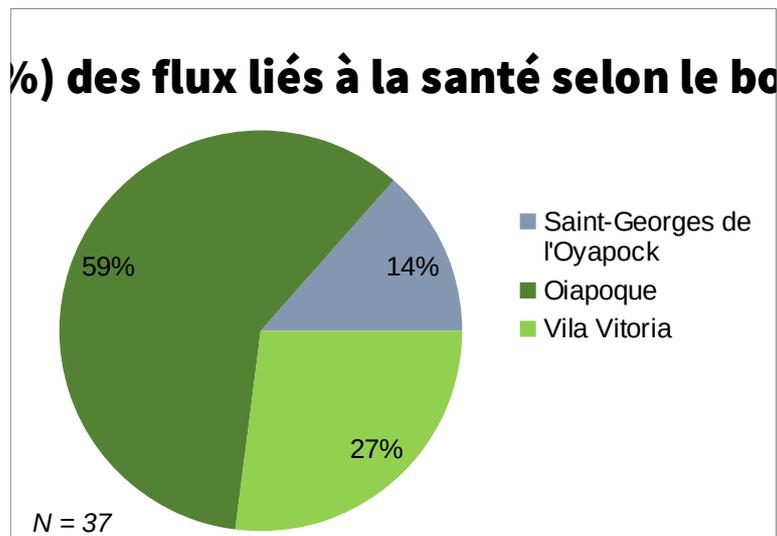
- Il n'y a pas de prise en charge possible à Oiapoque (non disponibilité, spécificité des soins,...)
- Il pourrait y avoir un manque de confiance dans le système brésilien, et/ou en addition, une idéalisation du système de santé français
- La prise en charge n'apparaît pas adaptée par le patient. Cette raison reste floue : le patient affirme parfois ne pas avoir reçu une qualité d'écoute suffisante par son

³²Installées dans les quartiers, et ainsi à proximité des lieux de résidence, de travail, d'étude et de vie, les « Unités de Santé de Base » constituent un contact privilégié des utilisateurs avec l'ensemble du réseau de soin et d'accès à la santé. Ces infrastructures jouent un rôle central dans l'accès à des soins de santé de qualité pour la population.

médecin, ou considère que les médicaments prescrits ne sont pas efficaces, mais il est délicat de juger la véracité du discours.

En fin de compte, l'ouverture du pont n'a pas eu d'effets directs sur les flux liés à la santé. Le pont pourrait être utile lors de transfert urgents de patients par ambulance, mais excepté ces trajets anecdotiques, il ne provoque pas pour l'instant de changements significatifs sur ces flux.

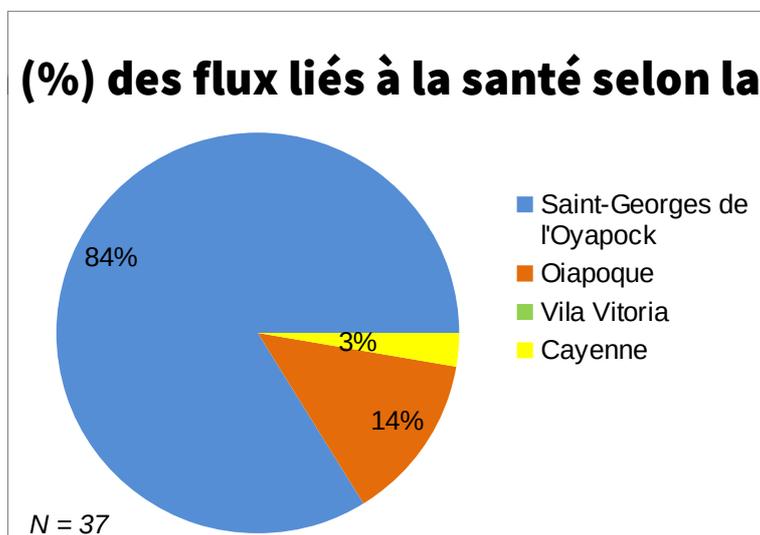
D'après les questionnaires réalisés (N=206), 6% des interrogés ont cité la santé comme première raison de déplacement. En 2015, environ 3% des déplacements avaient pour motif unique la santé (Crété, 2015). Au total, 18%³³ des interrogés ont cité la santé parmi les raisons d'effectuer la traversée du fleuve, dont 81% sont Brésiliens et 19% sont Français. Ces Français habitent presque en totalité sur les rives brésiliennes.³⁴



Graphique 27 : Les flux liés à la santé selon le bourg d'origine

³³15% des interrogés ayant cité la santé parmi les raisons de déplacement sont des Brésiliens et 3% sont des Français. 11% des interrogés ayant cité la santé parmi les raisons de déplacement viennent d'Oiapoque, 5% de Vila Vitoria et 2% de Saint-Georges de l'Oyapock.

³⁴Dans l'échantillon, 7 Français déclarent la santé comme motif de déplacement : 5 habitent à Vila Vitoria, un enquêté habite à Oiapoque et un autre habite Saint-Georges de l'Oyapock.



Graphique 28 : Les flux liés à la santé selon la destination

Plus de la moitié des personnes déclarant se déplacer pour la santé proviennent d'Oiapoque. Au total, ce sont 86% des flux liés à la santé qui ont pour origine les bourgs brésiliens de Vila Vitoria et Oiapoque : dont 84% ont pour destination Saint-Georges de l'Oyapock et 3% ont pour destination Cayenne. Finalement, au sein de l'ensemble des consultations effectuées au CDPS de Saint-Georges de l'Oyapock, il semblerait que 10% des patients ayant consulté au moins une fois aient déclaré habiter à Oiapoque. Ce chiffre peut toutefois avoir été sous-évalué, selon la véracité de déclarations.

Parmi les déplacements liés à la santé, 13% partent de Saint-Georges de l'Oyapock pour aller se soigner à Oiapoque : ils sont principalement de nationalité brésilienne.

18. Le transport scolaire

Le transport scolaire fluvial sur l'Oyapock est une compétence de la Collectivité Territoriale de Guyane. La CTG signe un contrat avec des prestataires de service, ce sont les transporteurs français ABG Transport et Renaud qui sont en charge du transport scolaire fluvial sur l'Oyapock. L'adhésion à l'année est de 120€, et permet d'obtenir la carte de transport scolaire fluvial. Les gilets de sauvetages sont obligatoires à bords des pirogues.

Il existe 9 lignes sur l'Oyapock :

- Bas Oyapock
 - PC13AV : aval du bourg de Saint-Georges – Bourg de Saint-Georges
 - PC13AM : amont du bourg de Saint-Georges – Bourg de Saint-Georges
- Moyen et haut Oyapock
 - P30AV : Aval du bourg de Camopi – Bourg de Camopi
 - P30AM-S : Amont du bourg de Camopi – Bourg de Camopi

- C30AV : Aval du bourg de Camopi – Bourg de Camopi
- C30AM-S : Amont du bourg de Camopi – Bourg de Camopi
- P30P-Y : Pina / Yawapa (villages du haut Oyapock)
- Rivière Camopi
 - P30AM-O : Amont du bourg de Camopi – Bourg de Camopi
 - C30AM-O : Amont du bourg de Camopi – Bourg de Camopi

Il existe trois écoles élémentaires à Saint-Georges de l'Oyapock ainsi qu'un collège. En 2020 est prévu la création d'une cité scolaire comprenant un collège et un lycée avec internat. Une école est également présente à Trois Palétuviers, ainsi seuls les collégiens de ce hameau se rendent par le fleuve à Saint-Georges de l'Oyapock : ils sont 19.

Au village Blondin, ABG transport prend en charge 22 enfants pour l'année 2017.

Le transport scolaire n'est assuré que le long des rives françaises du fleuve. Lors des observations de terrain et comptages, on peut voir des enfants arriver des berges brésiliennes pour se rendre aux écoles de Saint-Georges de l'Oyapock. Dans ce cas, ce peut être les parents qui possèdent leur pirogue qui déposent les enfants, ou bien les « taxi-pirogue » des associations/coopératives. En effet, certains *catraieiros* sont en charge du transport scolaire, ce sont les mêmes qui emmènent et ramènent les enfants tous les jours de la semaine.

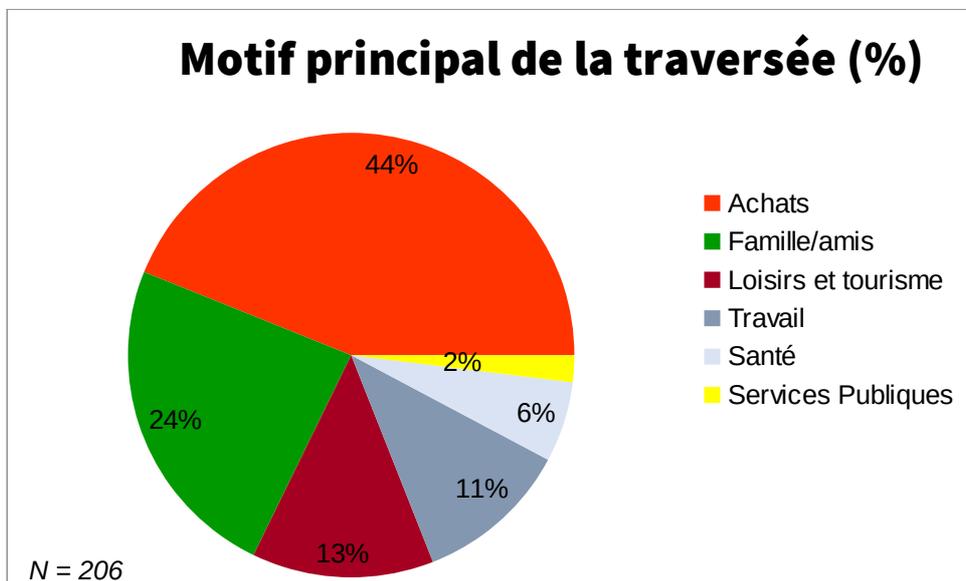
D'après les entretiens, provenant d'Oiapoque, il y aurait entre 35 et 40 enfants par jour se rendant à Saint-Georges de l'Oyapock. Environ entre 30 et 35 enfants arrivent de Vila Vitoria chaque matin. Il y a donc plus d'une centaine d'enfants scolarisés en France mais résidant au Brésil. Ce sont les *catraieiros* qui réalisent la traversée pour les enfants scolarisés en Guyane française mais résidant au Brésil. Certains *catraieiros* sont bien identifiés et reconnus : ils réalisent la traversée avec une vingtaine d'enfants. D'autres font traverser 4-5 enfants ici et là. Selon l'organisation entre les familles et la confiance accordée au *catraieiros*, le transport scolaire est aussi organisé sur les rives brésiliennes puisque certains sont donc en charge de ce type de transport fluvial. La thématique de la scolarisation de part et d'autre du fleuve prouve à nouveau que la frontière franco-brésilienne demeure bien perméable et particulière. D'ailleurs, le proviseur du collège de Saint-Georges rapporte que « *les enfants n'ont pas conscience de cette frontière* », géographiquement, ils se sentent légitimes pour se déplacer d'un côté comme de l'autre du bassin de vie.



Planche photographique 6 : Le transport scolaire fluvial sur les rives françaises de l'Oyapock, organisé par la CTG

19. Les motifs individuels des trajets

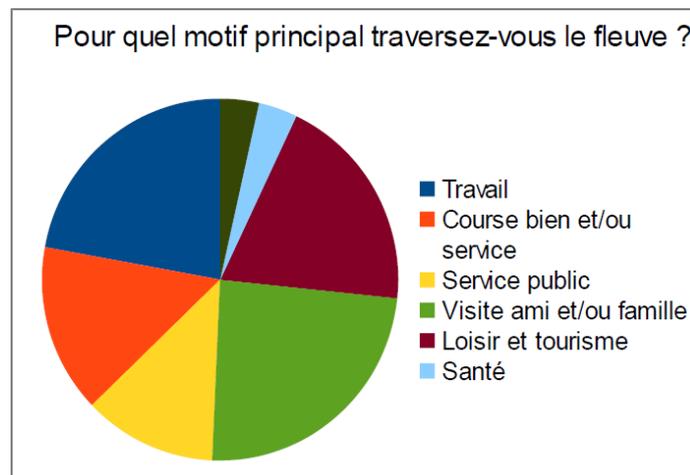
Les réponses à la question « *pour quelles raisons vous déplacez-vous sur l'autre rive* » ont été pondérées selon la fréquence et/ou l'importance du motif. Ceci donne donc une indication sur la raison principale pour laquelle la traversée est réalisée, bien que le trajet puisse avoir pour fin plusieurs motifs.



Graphique 29 : Les principaux motifs de la traversée (cités en ordre premier), origines et destinations confondues

Le motif principal de la traversée est majoritairement consacré aux achats sur l'autre rive (44%), vient ensuite la visite à la famille et aux amis (24%), les loisirs et le tourisme (13%) et le travail (11%). Finalement, presque une traversée sur deux a pour raison principale les achats.

Parmi les personnes interrogées qui prennent en général le pont, le motif principal est la visite à la famille et/ou amis et le loisir et tourisme. Les seconds motifs cités sont les achats et le loisir et tourisme. Parmi les achats, les enquêtés déclarent acheter notamment de l'alimentaire, ce qui doit théoriquement faire l'objet de contrôles à la douane.



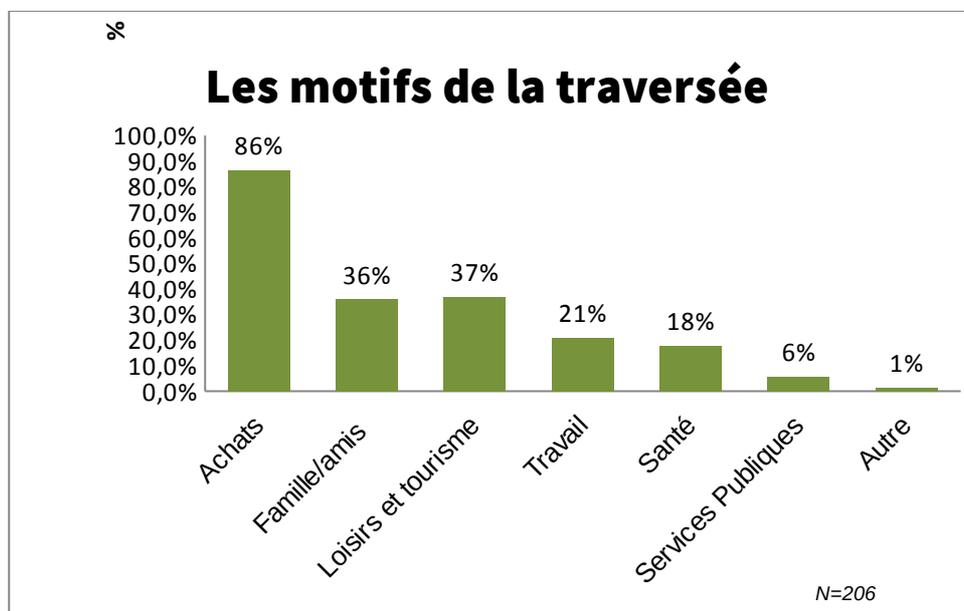
Graphique 30 : Les principaux motifs de la traversée en 2015 (Crété, 2015)

En 2015, les questionnaires de C. Crété avaient permis d'obtenir également des informations sur le motif des déplacements. On parle ici de déplacement, car la question avait été posée auprès des passagers arrivant/sortant et relativement au déplacement concerné. Une seule réponse était possible, correspondant au motif unique du déplacement. Les résultats de 2015 sont donc comparés aux réponses correspondant au motif principal de la traversée : si l'on considère que la traversée est effectuée généralement pour ce motif, on peut extrapoler en considérant un déplacement pour ce motif donné

En 2015, ce sont 25% des trajets qui sont réalisés pour rendre visite à la famille et/ou aux amis. 22% des déplacements ont pour motif le travail, 20% les loisirs et tourisme, 15% les courses et 12% les services publics. Environ 3% des déplacements ont pour motif la santé. La répartition est plutôt égalitaire entre les déplacements pour la famille, le travail ainsi que le loisir et tourisme.

La part des trajets liés à la visite de la famille et des amis n'a pas changé significativement entre 2015 et 2017. En revanche, la proportion des déplacements liés aux achats a considérablement augmenté, passant de 15% des trajets à presque 44%. De même, les déplacements liés à la santé ont quasiment doublé : 3% en 2015 puis presque 6% en 2017. Les flux liés au travail, au tourisme et aux services publics ont diminué.

Ces résultats sont à interpréter avec précautions car il est relativement délicat d'obtenir des données exhaustives sur les déplacements. En 2015, la question étant posée pour un déplacement donné, il se peut alors qu'une personne enquêtée ait répondu se déplacer pour le travail (qui aurait pu être ce jour ci un déplacement rare), alors qu'elle se déplace la plupart du temps uniquement pour des achats (déplacement plus fréquent). De plus, les flux de rive à rive sont pour la plupart à l'origine de plusieurs motifs combinés : lorsque l'on se déplace dans le cadre du travail, on en profite pour passer voir les amis et la famille, puis l'on tire avantage de ce trajet pour réaliser quelques courses.



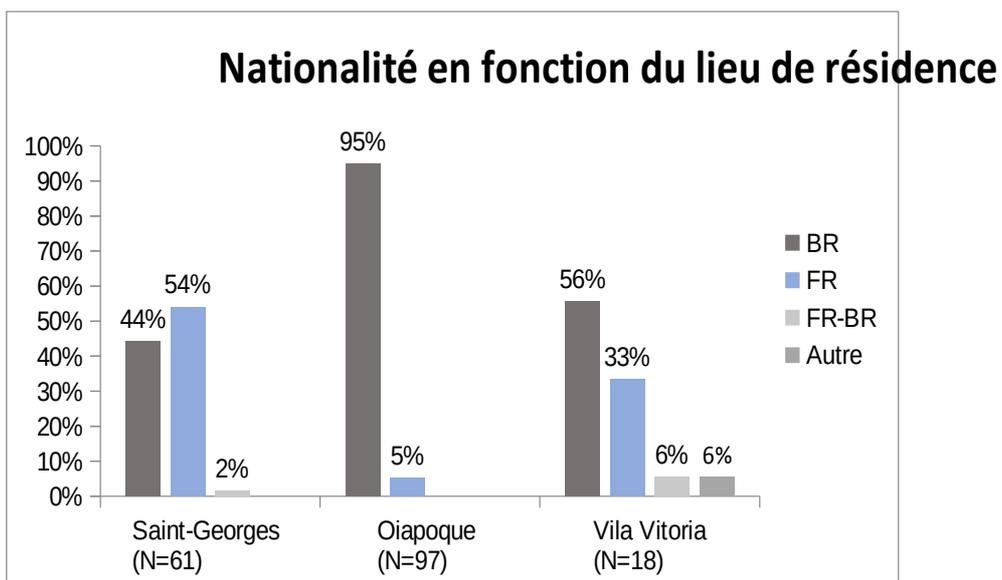
Graphique 31 : Les motifs de la traversée, origine et destination confondues

Sans prendre en compte les motifs cités par ordre d'importance, ce sont les achats qui ressortent comme motif le plus cité : 86% des trajets incluent des achats. Ceci signifie que même si les traversées ont initialement un premier motif différent de celui de faire des achats (famille/amis, loisirs et tourisme, santé,...), généralement des achats sont aussi réalisés en second lieu. Ainsi, en matière de développement économique et commercial à Saint-Georges, il pourrait être intéressant de bien identifier les produits préférés des Brésiliens d'Oiapoque et ainsi développer un commerce de niche qui pourrait profiter à la commune.

21% des flux sont réalisés pour le travail. Ceci pourrait s'expliquer par un manque de logements d'un côté ou de l'autre du fleuve, ou une attractivité d'emploi sur un des deux territoires. Il faut aussi entendre le fait que des conférences, réunions et rendez-vous peuvent avoir lieu de part et d'autre du fleuve dans le cadre de la coopération, ce qui engendre des déplacements liés au travail.

Afin de compléter l'analyse sur les motifs des flux sur le fleuve, il est possible d'analyser ces motifs selon le point d'origine de la traversée, correspondant au lieu de résidence, et le point de destination.

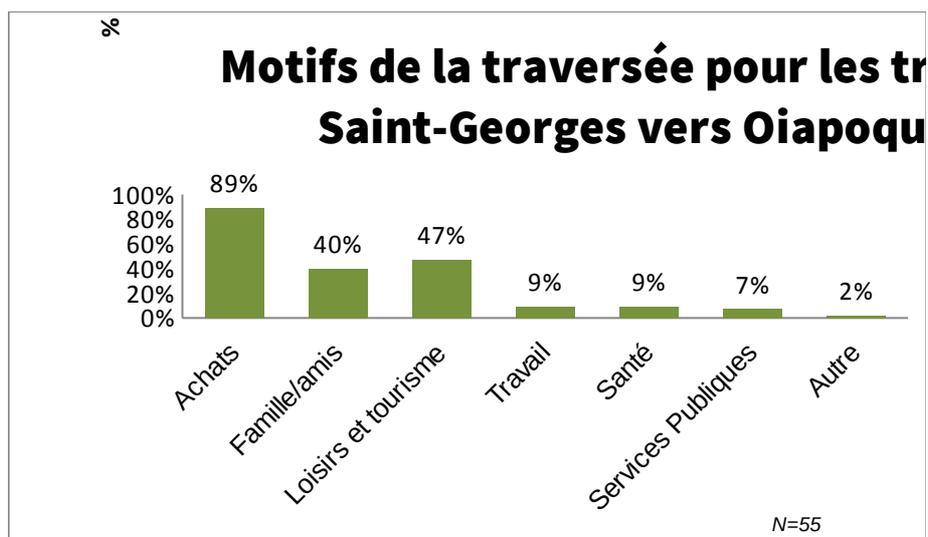
Il faut tenir compte du fait que la frontière franco-brésilienne demeure perméable, ainsi un habitant d'une des rives ne possède pas forcément la nationalité du pays dans lequel il réside. Voici les proportions des nationalités rencontrées pour les résidents enquêtés des bourgs d'Oiapoque, Vila Vitoria et Saint-Georges de l'Oyapock :



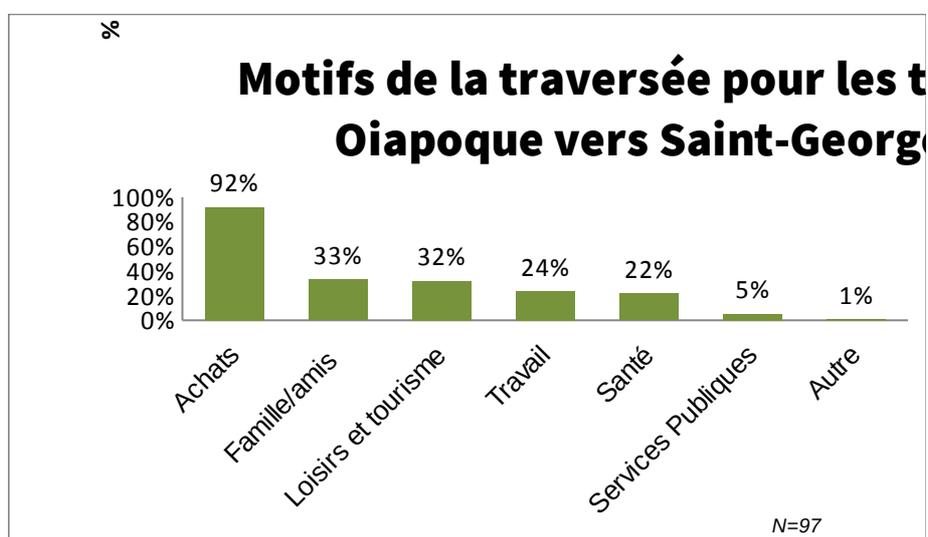
Graphique 32 : Répartition des nationalités des enquêtés selon le lieu de résidence

Dans l'échantillon, il résiderait donc presque autant de Brésiliens que de Français à Saint-Georges de l'Oyapock. Par ailleurs, un tiers des résidents de Vila Vitoria ne seraient pas de nationalité brésilienne.

MOTIFS DES TRAJETS SELON LA DESTINATION



Graphique 33 : Motifs de la traversée pour les trajets à partir de Saint-Georges de l'Oyapock vers Oiapoque



Graphique 34 : Motifs de la traversée pour les trajets à partir de Oiapoque vers Saint-Georges de l'Oyapock

La majorité des trajets entre Saint-Georges de l'Oyapock et Oiapoque vont générer des achats que l'on soit du côté français ou brésilien, et même si l'achat n'est pas la raison principale de la traversée.

Il y a 7% de trajets en plus au départ de Saint-Georges de l'Oyapock qui sont réalisés en direction d'Oiapoque pour rendre visite à la famille et/ou aux amis, que l'inverse.

De même, les trajets réalisés dans le cadre des loisirs et du tourisme sont plus nombreux au départ de Saint-Georges de l'Oyapock et à l'arrivée d'Oiapoque, que le contraire (13% de trajets en plus).

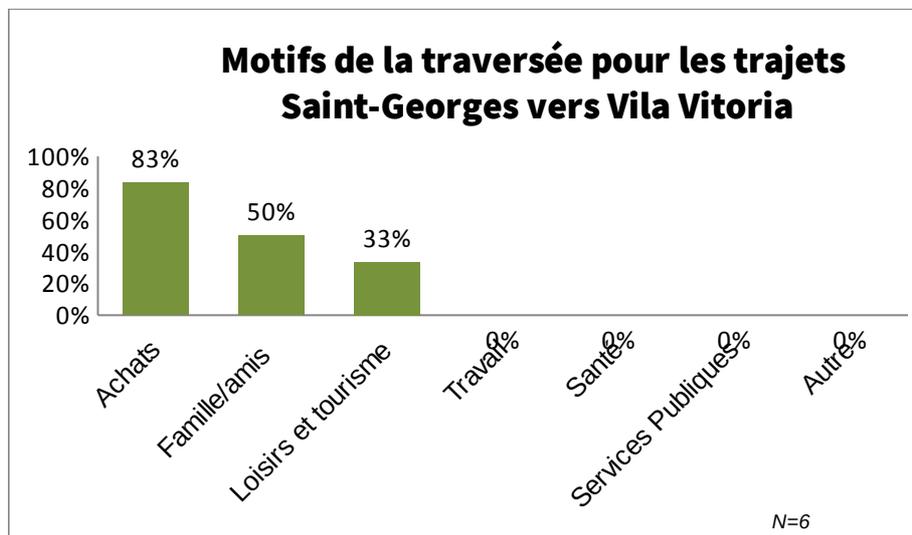
Ces différences peuvent s'expliquer par plusieurs raisons. Tout d'abord, il est plus facile administrativement pour un Français de se rendre légalement au Brésil : un passeport en cours de validité est requis. En outre, pour se rendre uniquement au bourg d'Oiapoque, la carte

transfrontalière est également permise. A contrario, les Brésiliens doivent posséder un visa pour visiter la Guyane française (qui est à effectuer à Macapá), ou la carte transfrontalière pour se rendre dans les limites du bourg de Saint-Georges de l'Oyapock. Suite à l'ouverture du pont, les contrôles de la Police Aux Frontières ont été renforcés pendant certaines périodes dans le bourg de Saint-Georges de l'Oyapock,

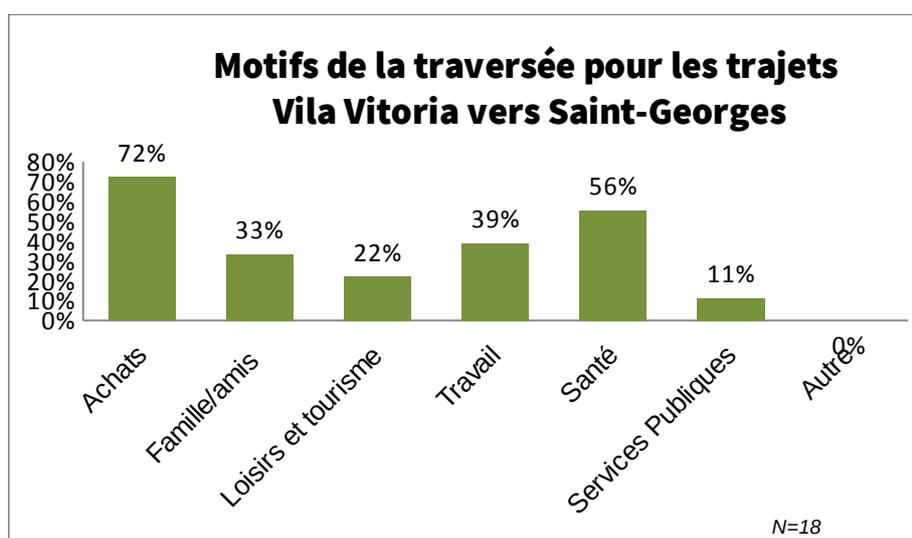
Ainsi, parmi les familles réparties de part et d'autre du fleuve, il se pourrait que ce soient préférentiellement les membres habitants du côté français qui se déplacent pour rendre visite à leur famille du côté brésilien. Toutefois, la différence entre ces flux selon le bourg d'origine et des destinations reste faible.

Concernant les flux liés au tourisme, la facilité d'entrée sur le territoire brésilien pour les Français explique en partie cette part plus importante des trajets de Saint-Georges de l'Oyapock vers Oiapoque. Par ailleurs, les Français guyanais ont un pouvoir d'achat plus élevé que les Brésiliens. Les infrastructures incitant au tourisme sont également plus présentes à Oiapoque qu'à Saint-Georges de l'Oyapock : hôtels, carbets, restaurants, espaces de loisirs aménagés,... Enfin, le Brésil est une destination qui attire les guyanais par son exotisme et son accueil réputé.

Enfin, les flux liés au travail et à la santé sont respectivement 3 fois plus et 2 fois plus élevés dans le sens Oiapoque vers Saint-Georges de l'Oyapock, que l'inverse.



Graphique 35 : Motifs de la traversée pour les trajets à partir de Saint-Georges de l'Oyapock vers Vila Vitoria



Graphique 36 : Motifs de la traversée pour les trajets à partir de Vila Vitoria vers Saint-Georges de l'Oyapock

L'enquête a permis d'interroger les habitants de Vila Vitoria (N=18) qui se déplacent régulièrement à Saint-Georges de l'Oyapock. Réciproquement, à Saint-Georges certains se déplacent plus fréquemment vers Vila Vitoria qu'Oyapock (N=6). L'échantillon étant petit, il serait opportun d'appuyer davantage ces résultats avec un échantillon plus grand.

De manière identique à l'analyse précédente, on peut considérer que pour au moins 72% des trajets entre Vila Vitoria et Saint-Georges de l'Oyapock, des achats sont réalisés.

Il y a significativement presque 20% de trajets en plus réalisés au départ de Saint-Georges vers Vila Vitoria qui ont pour motif la visite à la famille et/ou aux amis.

Presque 40% des trajets ayant pour origine Vila Vitoria et pour destination Saint-Georges de l'Oyapock ont pour motif le travail. Il existe en réalité une part importante des enseignants et du personnel de santé qui habite à Vila Vitoria. L'offre de logement est plus importante du côté brésilien, et également plus intéressante en termes de coûts. Ainsi, lors des

questionnaires, certains déclarent s'être logés à Vila Vitoria, car il y avait plus de choix, plus de disponibilité et un meilleur rapport qualité/prix des logements.

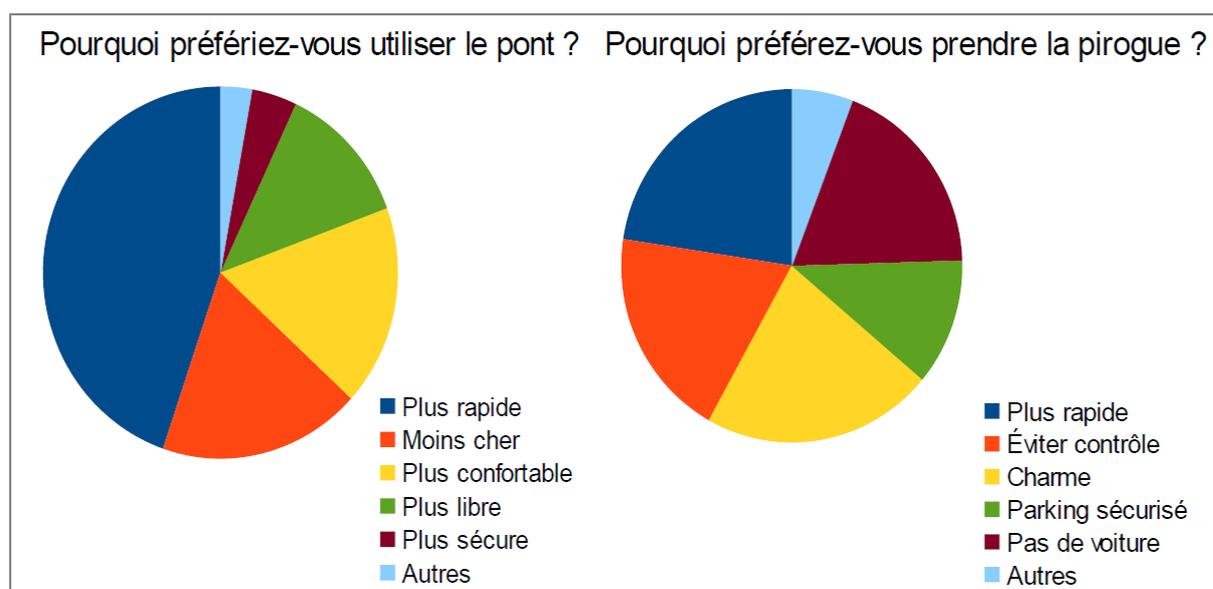
Enfin, la moitié des trajets de Vila Vitoria vers Saint-Georges sont liés à la santé. Il existe à présent une UBS à Vila Vitoria, mais il se peut que les habitudes de se faire soigner à Saint-Georges demeurent. Il faut également considérer les Français résidant à Vila Vitoria qui sont naturellement pris en charge à Saint-Georges de l'Oyapock (33% des enquêtés à Vila Vitoria). 83% des français habitant à Vila Vitoria ont cité la santé parmi leurs motifs de déplacement vers Saint-Georges de l'Oyapock. Il est possible que le reste se fasse préférentiellement soigner à Cayenne. 50% des Brésiliens interrogés à Vila Vitoria déclarent se déplacer également pour la santé à Saint-Georges de l'Oyapock.

Pareillement, dans cet échantillon, tous les trajets, de Vila Vitoria vers Saint-Georges de l'Oyapock ayant pour motif les services publics, sont réalisés par des Français.

20. Les perspectives à venir

Les études réalisées précédemment avaient essayé d'approcher les évolutions dans les choix de déplacements par le pont ou par la pirogue, lors de l'ouverture du pont.

Ainsi, en 2015 lors de l'étude de Crété, ce sont 67% des enquêtés avaient déclaré qu'ils changeront leurs habitudes de déplacement lorsque le pont sera ouvert. Bien que le mode de fonctionnement du pont ne fût pas encore annoncé à cette époque, les arguments de choix étaient la rapidité du déplacement (43%), puis le prix et le confort en proportions égales (17%), la liberté (12%) et la sécurité (4%). Le troisième tiers de l'échantillon, déclarent qu'ils continueront à prendre la pirogue pour les raisons suivantes : charme ou rapidité du trajet en proportions égales (22%), l'absence de contrôles (19%), parce qu'ils ne possèdent pas de voiture (18%) et parce que les parkings de Saint-Georges sont plus sécurisés qu'Oiapoque.



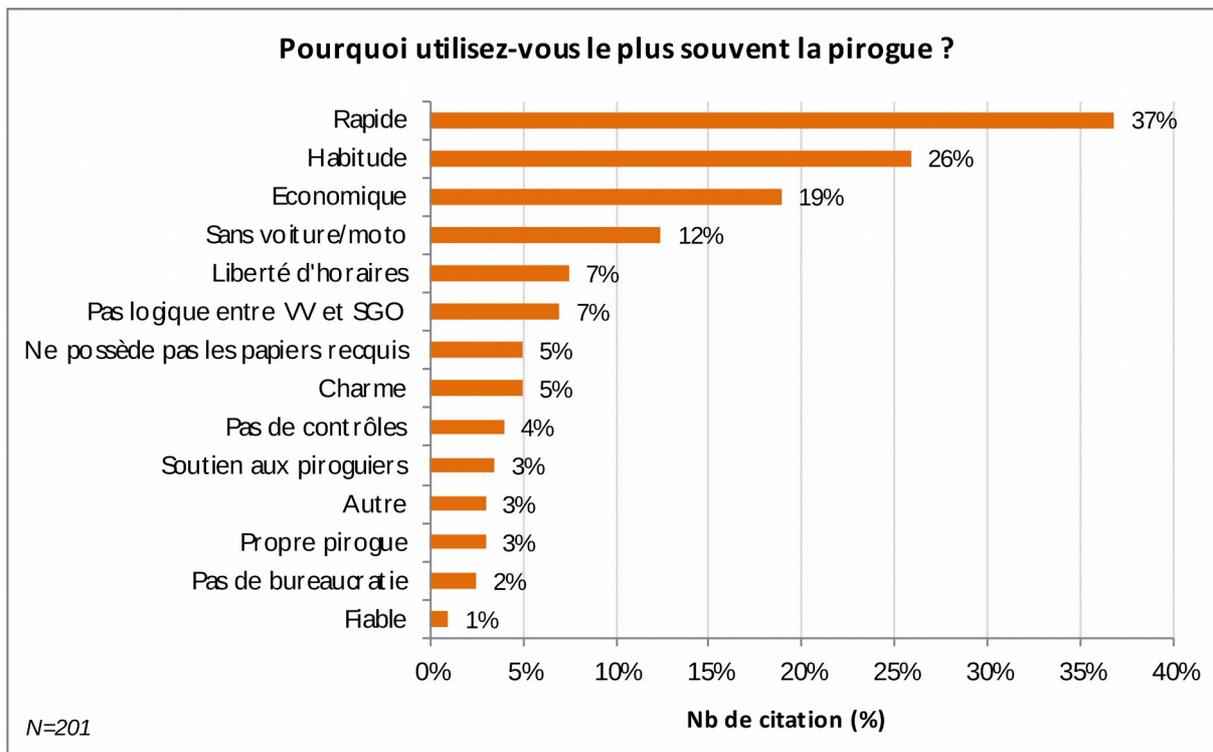
Graphique 37 : Perspectives sur les préférences de l'utilisation du pont et de la pirogue (Crété, 2015)

Par la suite, l'étude de S. Nicolas réalisée en 2017 (N=201) présente que 19% des habitants de Saint-Georges de l'Oyapock ont changé leur moyen de déplacement depuis l'ouverture du pont. Ce résultat est bien différent des prévisions annoncées en 2015. En réalité, les contrôles d'identité, d'assurance, de marchandises ainsi que les horaires d'ouverture du pont constituent les principaux freins pour que les habitants empruntent le pont. De plus, dans ces 19%, 80% possèdent une voiture. La majorité des habitants du bassin de vie n'ayant pas de véhicule, ils n'ont en premier lieu pas les moyens matériels de traverser.

Lors de cette nouvelle enquête, à la question « *Prenez-vous généralement la pirogue ou le pont ?* », 98% des enquêtés répondent prendre le plus souvent la pirogue. Sur l'ensemble de l'échantillon N=206, seuls 5 personnes (2%) empruntent plus souvent le pont : une personne vient de Saint-Georges de l'Oyapock, une personne vient d'Oiapoque, deux personnes viennent de Cayenne, et une autre de Kourou.

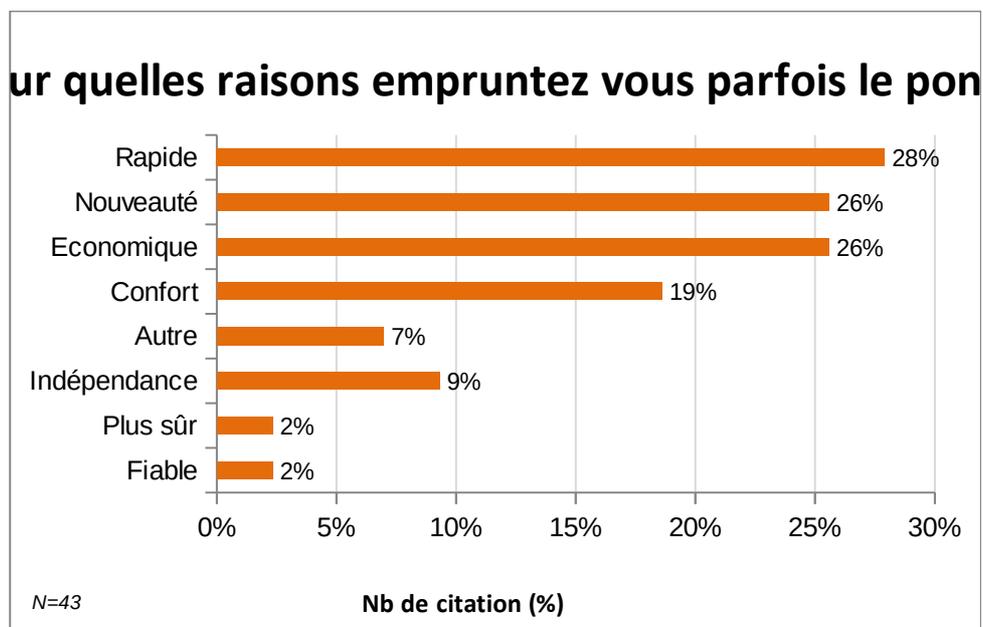
L'échantillon étant trop petit, l'étude ne peut s'appuyer sur des pourcentages. La raison la plus citée est qu'il est plus économique d'emprunter le pont. Viennent ensuite les raisons « confortable » et « fiable ». Enfin, la raison de la nouveauté est également citée. Parmi ces personnes interrogées, 4 prennent également la pirogue car il n'y a pas de contrôles et les horaires sont libres. En effet, les utilisateurs du pont doivent s'assurer de ne pas rester bloqués au Brésil avec leur voiture si le pont ferme. Un usager préférentiel de la pirogue explique notamment qu'il prend la pirogue lorsqu'il a des choses à faire à Oiapoque qui peuvent prendre beaucoup de temps, et qu'il court le risque de se retrouver bloqué à cause du pont fermé. Il choisit de passer par le pont pour effectuer un aller-retour rapide à Oiapoque, puis revenir avant la fermeture du pont. Enfin, même s'ils utilisent d'avantage le pont, il arrive que ces usagers prennent la pirogue pour échapper aux contrôles de marchandises au niveau du pont.³⁵

³⁵D'après les entretiens auprès des résidents menés sur le terrain.



Graphique 38 : Choix d'utilisation préférentielle de la pirogue

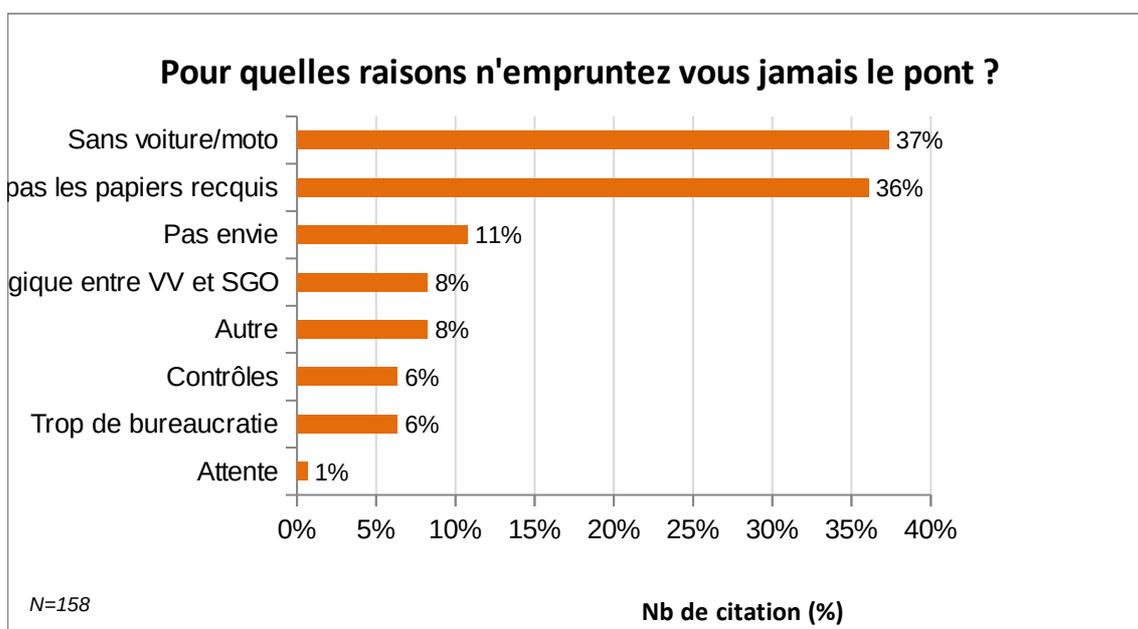
Les motifs principaux qui ressortent en faveur de l'utilisation de la pirogue sont la rapidité (37%) et l'habitude (26%). Le motif « économique » est également cité (19%) ainsi que le fait de ne pas être véhiculé (12%). Les autres raisons sont citées de temps à autre : on comprend alors que les choix d'utilisation de la pirogue sont multiples et variées.



Graphique 39 : Choix d'utilisation du pont, en parallèle de la pirogue

Parmi ceux qui utilisent le plus souvent la pirogue, 21% utilisent ou ont au moins utilisé une fois le pont. Finalement, les motifs « rapidité » et « économique » sont retrouvés également parmi les réponses des enquêtés, respectivement 28% et 26%. Il y a parfois une certaine confusion, et il est difficile de dégager ce qui est effectivement plus rapide ou plus économique. Si l'on habite près du fleuve et que le piroguier part directement, la traversée peut être rapide, comparé à un trajet en voiture avec un contrôle d'identité au pont. Toutefois, cela dépend de la destination finale après la traversée en pirogue, et s'il faut emprunter un autre mode de transport, auquel cas le trajet sera sûrement plus rapide par le pont. Le pont n'exige pas de payer 15 R\$ ou 5 € pour le piroguier, mais il faut compter l'essence, ce qui pour une distance de 10 km revient en effet bien moins cher qu'une traversée du fleuve.

Cependant, il faut également prendre en compte l'entretien de la voiture. D'autant plus plusieurs discours convergent vers les risques encourus lorsque l'on stationne au Brésil : « *le trajet serait sûrement plus économique par le pont, mais les parkings au Brésil étant moins sécurisés, les risques de casse de vitre, d'ouvertures forcées, et divers dégradations sur la voiture française sont élevés. Il faut donc aussi savoir qu'il faudra payer les réparations pour les dégâts matériels* » raconte un enquêté.



Graphique 40 : Choix de non utilisation du pont

21% des enquêtés qui empruntent généralement la pirogue, empruntent parfois le pont, ou ont au moins utilisé le pont une fois. A contrario, 79% continuent à emprunter exclusivement la pirogue et ne sont jamais passés par le pont. Cela représente une grande majorité des enquêtés. Pour la plupart, ne pas avoir de véhicule (voiture ou moto) ainsi que les papiers nécessaires pour traverser sont les obstacles majeurs à l'utilisation du pont. Certains n'ont tout simplement pas envie de prendre le pont, ou n'ont pas eu l'opportunité, et préfèrent continuer comme à leur habitude.

En réalité, parmi ceux qui sont déjà passés par le pont, nombreux sont ceux dont le nombre de passages est inférieur à 5, voire se résume à une seule traversée. Pour la plupart, ils sont passés une seule fois, pour la nouveauté, pour découvrir et par curiosité. D'ailleurs il est

intéressant de noter qu'une partie sont passés par le pont car des amis ou de la famille étant véhiculés leur ont proposé de se joindre au trajet : c'est donc parfois une opportunité de traverser par le pont qui s'est présentée, plus qu'un choix initialement volontaire.

Au sein de ceux qui sont déjà passés par le pont pour traverser, certains affirment qu'ils prendront davantage le pont à l'avenir :

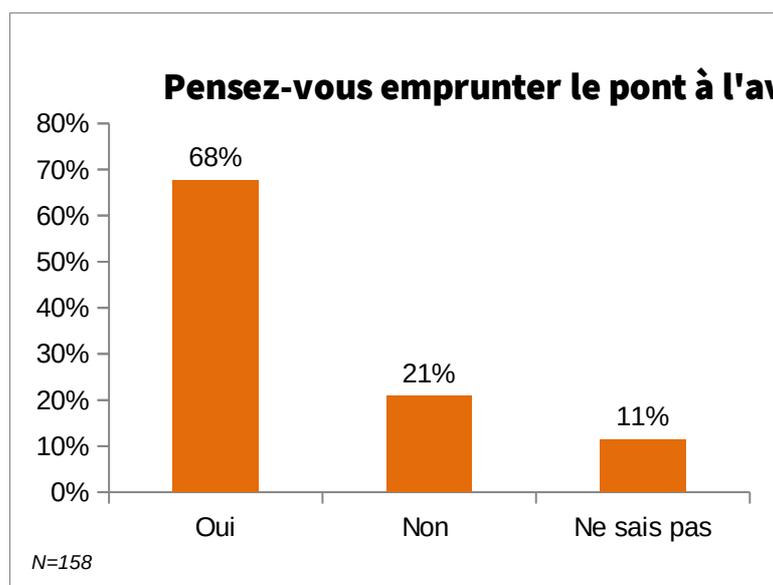
- *« Je prends le pont pour aller faire mes courses à Oiapoque, et c'est bien pratique pour ne pas tout porter. Comme j'ai la carte de résident, il n'y a pas besoin de tamponner le passeport et c'est avantageux »*
- *« Je prendrai plus souvent le pont pour faire des économies, car c'est moins cher par le pont »*
- *« J'arrive de Kourou et j'ai une voiture : je peux donc traverser directement en face lorsque je viens de Kourou »*
- *« J'attendais déjà que le pont soit ouvert pour l'utiliser. Je souhaiterais que le pont soit ouvert aussi les week-ends car c'est plus pratique pour ne pas avoir à décharger mes affaires lorsque je viens de Cayenne »*
- *« J'ai pris le pont une seule fois, mais je le prendrai plus souvent à l'avenir, car je vais garder l'habitude de prendre la voiture »*
- *« Comme j'ai ma voiture, je profite du pont car c'est plus fiable et confortable. Et c'est plus avantageux de prendre le pont pour le transport de matériel »*

A la différence, d'autres ne considèrent pas que le pont leur soit plus utile ou plus efficace, et ils n'envisagent pas de l'emprunter davantage :

- *« Oui je suis déjà passé par le pont, mais l'avantage de la pirogue est qu'il n'est pas nécessaire de faire tamponner son passeport. C'est contraignant de le faire à chaque fois que l'on passe par le pont. Quand on achètera une voiture et lorsqu'on aura une carte transfrontalière, alors on prendra plus le pont »*
- *« Je limite mes déplacements par le pont sinon mon passeport sera plein. »*
- *« J'ai pris le pont pour voir, mais je ne suis pas motivé pour l'emprunter plus souvent. J'ai le goût de l'eau et je préfère prendre la pirogue et voir les paysages et le fleuve »*
- *« Finalement, il n'y a pas de meilleures raisons de prendre le pont. Oui c'est plus économique, mais la pirogue c'est bien pour changer d'air, c'est plus social. Le paysage est agréable et ça change de la ville »*

- « *Je profite du trajet lorsque je connais quelqu'un qui prend le pont. Mais je n'aime pas trop la voiture. La pirogue c'est mieux, car j'aime passer par la nature, par le fleuve* »
- « *J'ai déjà pris le pont une fois, pour découvrir. Mais le pont n'a pas tant d'intérêt et l'on n'est pas obligé de le prendre. Dans ma pirogue on peut amener 8 personnes, donc on peut être plus nombreux que dans la voiture. Et on préfère être dans la nature, voir la beauté des paysages* »

Par ailleurs, parmi les enquêtés qui ne sont jamais passés par le pont, 20% n'envisage pas de passer par le pont dans un futur proche.



Graphique 41 : Prospective sur l'utilisation du pont à l'avenir

Parmi les 79% d'enquêtés qui ne sont encore jamais passés par le pont, 68% expriment qu'ils prendront le pont à l'avenir.

Les raisons fréquemment énoncées par les enquêtés sont que dans l'avenir, ils auront une voiture et les papiers nécessaires (passeport, visa, carte transfrontalière, assurance du véhicule,..). Beaucoup émettent dans leur discours qu'il sera plus facile à l'avenir de passer par le pont, et qu'il y aura beaucoup moins de bureaucratie. Enfin, la vision du fleuve vide de pirogues est également racontée :

- « *Je prendrai le pont lorsque j'aurai une voiture, ce sera plus économique. Et je vais faire les démarches pour avoir un passeport. Avec le pont on arrive aussi directement chez soi.* »
- « *Si des transports en commun de passagers se développent pour faire Oiapoque-Cayenne, alors ce serait intéressant de prendre le pont.* »
- « *Lorsque j'aurai une voiture et tous les papiers pour traverser en règle, je prendrai bien évidemment le pont.* »

- *« Quand les piroguiers cesseront leur activité, alors on sera obligés de passer par le pont. » - « Je vais prendre le pont car l'activité des piroguiers va diminuer »*
- *« J'habite au village Blondin, donc je n'ai pas d'autre choix que prendre la pirogue pour aller à Oiapoque. Si Blondin est relié par une route accessible en voiture au pont, alors je prendrai peut-être le pont. »*
- *« Il y a beaucoup de régularisations à faire, et de bureaucratie. Mais lorsqu'ils vont libérer et simplifier tout ça, je prendrai le pont ! » - « J'attends la libération du pont ! »*

Cependant, 21% de ceux qui n'ont jamais pris le pont n'envisagent pas de l'emprunter à l'avenir :

- *« Je ne prendrai pas le pont, car ce n'est pas possible de traverser avec des achats, il y a des contrôles sur les courses... »*
- *« Du moment qu'il y a toujours des catraieiros, je continuerai à prendre la pirogue » - « J'utilise la pirogue et je vais continuer à soutenir les piroguiers. »*
- *« Il y a beaucoup trop de bureaucratie actuellement pour prendre le pont. C'est trop compliqué et il y a trop d'exigences. Je préfère continuer à utiliser la pirogue. »*
- *« Je ne prendrai pas le pont, sauf s'il y a un bus qui fait du transport de passagers, ou si j'obtiens une voiture et que l'administration est plus souple. »*
- *« On arrive de métropole et on n'a pas pris le pont car c'est charmant la pirogue. On a plein de ponts en France alors pour nous, c'est pas très local. »*
- *« ça dépendra de mon envie, de ce que je décide. A l'heure actuelle je n'ai pas envie de passer par le pont »*

Pour finir, 11% ne savent pas s'ils passeront par le pont :

- *« Qui sait ? Peut-être bien que je prendrai le pont, mais je ne sais pas vraiment. J'apprécie aussi voyager avec la pirogue. »*
- *« Je ne sais pas, je ne suis pas très intéressé par le pont. »*

Pour conclure, bien que le pont soit actuellement peu utilisé par les habitants du bassin de l'Oyapock, on pressent de manière générale une envie de profiter de son usage. On peut donc se dire que la fréquentation du pont ne peut qu'augmenter à l'avenir. Ceci dépendra aussi de l'évolution du mode fonctionnement du pont. Actuellement, beaucoup sont en attente d'une simplification administrative et/ou d'une ouverture en continu, mais ce sont des changements sur lesquels la population ne peut avoir de visibilité.

I. Le transport de marchandises

21. Les échanges entre la Guyane et le Brésil

Il convient de rappeler le contexte économique de la Guyane, et de sa région voisine brésilienne, l’Amapá.

Tout d’abord, le commerce extérieur s’organise différemment pour ces deux territoires. En Guyane, le commerce extérieur constitue l’ensemble des échanges avec l’extérieur de la Guyane, y compris avec le reste de la France. A contrario, les échanges extérieurs de l’Amapá sont ceux réalisés avec les pays étrangers, excluant les échanges avec le Brésil. Ceci est particulièrement important puisque la moitié des échanges extérieurs de la Guyane sont réalisés avec le reste de la France (hexagone et autres DOM). En effet, en 2016 la France (Antilles comprises) est le premier fournisseur de la Guyane avec une part de marché de 56,9% (soit 702,3 M€).³⁶ La Guyane, qui produit peu, est donc aujourd’hui largement tournée vers la métropole et dépend des importations de la France.

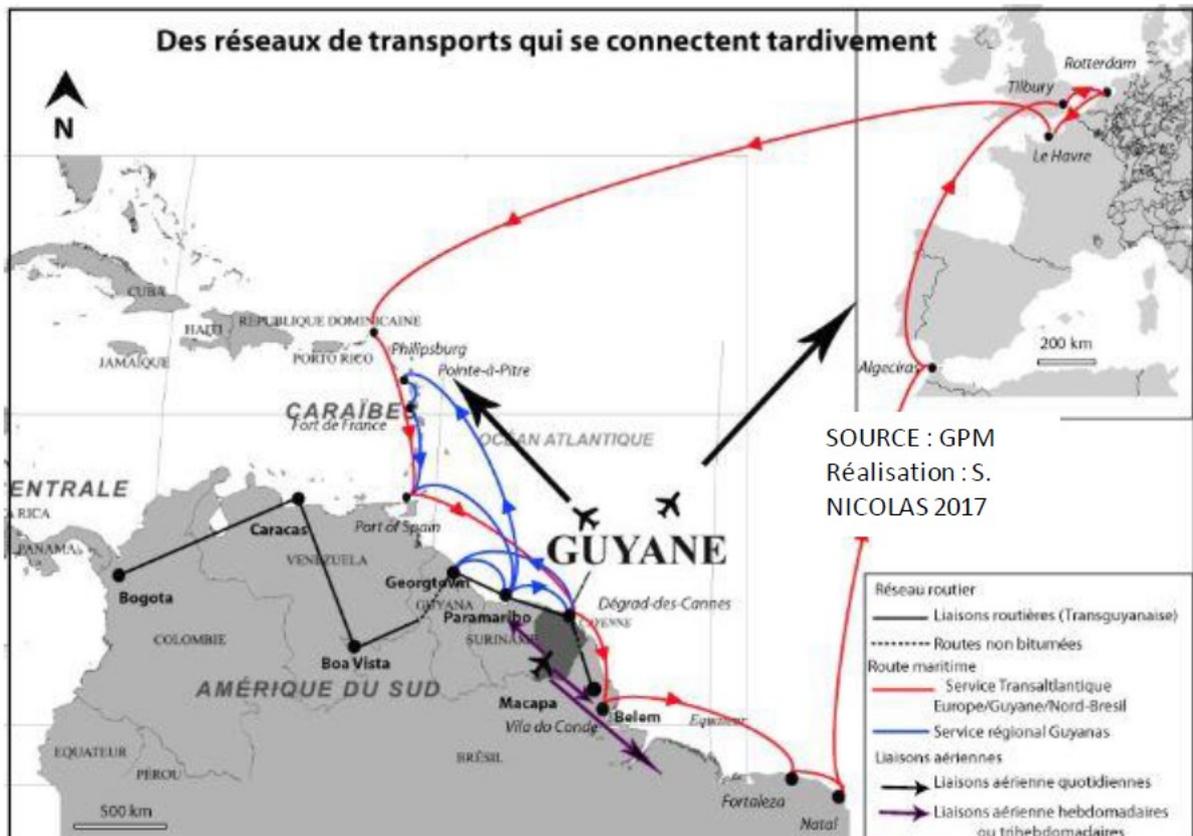
Cependant, lorsque l’on regarde uniquement les échanges avec les pays étrangers, ils sont trois fois plus importants pour la Guyane que pour l’Amapá. A l’inverse, l’Amapá exporte trois fois plus que la Guyane. En réalité, les importations de l’Amapá servent essentiellement à la production, alors qu’en Guyane la part relevant de la consommation finale est plus importante.³⁷

D’après les données recueillies par S. Nicolas (2017), le port de Dégrad-Des-Cannes en Guyane dispose de deux lignes régulières de fret :

- La ligne transatlantique Europe/Guyane/Nord du Brésil
- La ligne régionale Guyanas pour les Guyanes

³⁶Rapport annuel Guyane 2016, IEDOM

³⁷Etude multi partenariale du CEROM, AFD, IEDOM et INSEE Guyane : Guyane-Amapá : Mieux structurer les territoires pour intensifier les échanges

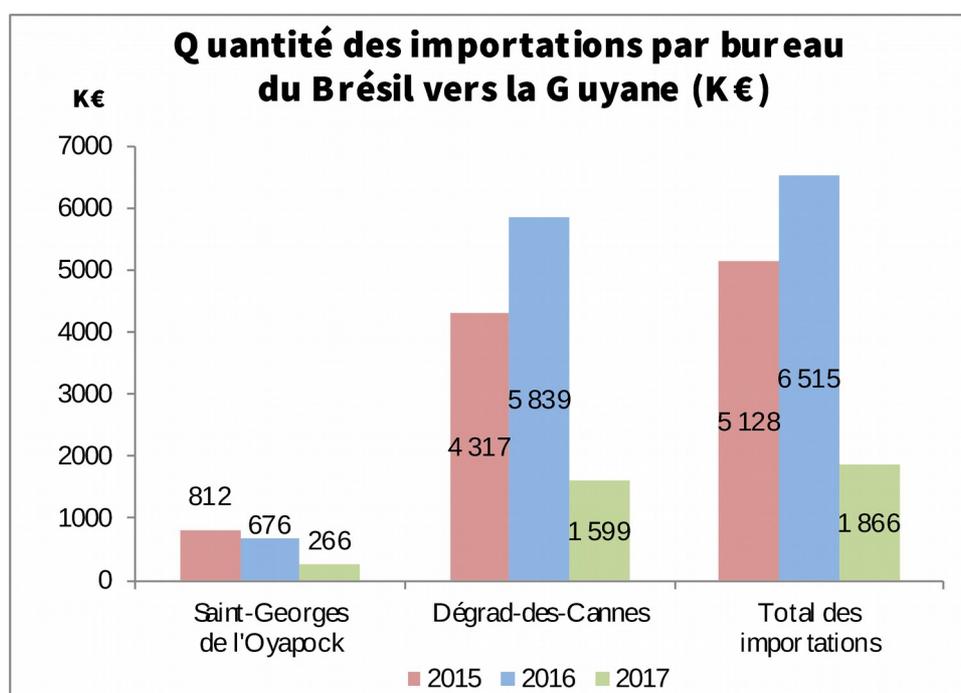


Carte 3 : Les lignes régulières de fret, échanges maritimes en Guyane (Nicolas, 2017).

Par la ligne transatlantique, les marchandises arrivant en Guyane par le port du Dégad-des-Cannes en provenance du Brésil passent nécessairement par la métropole au préalable.

Les importations des produits du Brésil en Guyane peuvent arriver soit par le port de Dégad-des-Cannes ou par le bureau des importations de Saint-Georges de l'Oyapock.

LES IMPORTATIONS DU BRÉSIL



*Graphique 42 : Importations du Brésil vers la Guyane en 2015, 2016 et premier trimestre 2017
(Source : Direction Régionale des Douanes de Guyane)*

Un premier constat est que la majorité des importations du Brésil arrive par le port de Dégrad-des-Cannes. Les importations en provenance du Brésil arrivant à Saint-Georges de l'Oyapock ont diminué entre 2015 et 2016 de presque 17%, passant de 812 K€ à 676 K€. Malgré cette diminution des importations en provenance du bureau de Saint-Georges de l'Oyapock, le total des importations du Brésil a augmenté entre 2015 et 2016. Les données de l'année 2017 sont à interpréter avec précaution : ils concernent uniquement le premier trimestre de l'année.

On peut noter que certains produits ne sont importés que via le bureau de Saint-Georges de l'Oyapock et d'autres arrivent uniquement au port de Dégrad-des-Cannes.

En 2015 et 2016, les produits de catégorie suivante ne sont importés qu'à Saint-Georges de l'Oyapock :

- **46** : Chapitre 46 - Ouvrages de sparterie ou de vannerie
- **65** : Chapitre 65 - Coiffures et parties de coiffures
- **71** : Chapitre 71 - Perles fines ou de culture, pierres gemmes ou similaires, métaux précieux, plaqués ou doublés de métaux précieux et ouvrages en ces matières; bijouterie de fantaisie; monnaies
- **72** : Chapitre 72 – Fonte, fer et acier
- **76** : Chapitre 76 – Aluminium et ouvrages en aluminium

A l'inverse, les produits des catégories suivantes ne sont importés que via Dégrad-des-Cannes en 2015 et 2016 :

- **23** : Chapitre 23 - Résidus et déchets des industries alimentaires; aliments préparés pour animaux
- **29** : Chapitre 29 – Produits chimiques organiques
- **30** : Chapitre 30 – Produits pharmaceutiques
- **53** : Chapitre 53 – Autres fibres textiles végétales ; fils de papier et tissus de papier
- **74** : Chapitre 74 – Cuivre et ouvrages en cuivre

Le tableau ci-dessous présente, pour chaque année et point de départ des exportations, les trois catégories de produits les moins exportés (en valeur marchande et masse – en rose) ainsi que les trois catégories de produits les plus exportés (en valeur marchande et masse – en vert).

		Saint-Georges de l'Oyapock				Dégrad-des-Cannes			
		Valeur marchande		Masse		Valeur marchande		Masse	
		cat	€	cat	kg	cat	€	cat	kg
2015	6	07	10	72	8	74	56	74	2
	5	45	21	40	20	83	155	83	6
	4	72	30	59	23	35	193	30	5
	3	61	53 772	34	71 720	23	1 155 722	69	345 643
	2	62	58 673	11	86 483	94	1 084 548	94	559 711
	1	95	241 249	25	153 950	64	19 000	23	824 058
2016	6	67	9	85	2	66	60	92	4
	5	36	10	67	3	59	186	49	19
	4	85	36	36	4	92	187	59	25
	3	84	72 279	11	36 815	84	525 049	22	202 958
	2	61	74 630	20	55 139	64	926 910	69	426 357
	1	62	166 790	34	72 694	94	1 721 132	94	880 971
2017	6	96	27	65	10	59	39	96	4
	5	39	98	96	15	96	58	59	5
	4	18	112	94	35	32	151	49	9
	3	89	21 968	07	20 002	40	108 744	20	52 443
	2	61	27 418	34	26 747	64	339 690	69	127 839
	1	62	43 440	20	27 970	94	499 594	94	288 423

Tableau 7 : Les trois catégories de produits les moins importées et les plus importées, en valeur marchande et en masse, du Brésil vers la Guyane, pour les années 2015, 2016 et premier trimestre 2017. Source : Direction Régionale des Douanes de Guyane

2015

Alors que la catégorie de produit 72 est la moins importée à Saint-Georges de l'Oyapock, c'est la catégorie 74 qui est la moins importée à Dégrad-Des-Cannes :

- **72** : Chapitre 72 - Fonte, fer et acier
- **74** : Chapitre 74 - Cuivre et ouvrages en cuivre

Il n'y a pas de réelle corrélation entre les produits les plus importés à Saint-Georges de l'Oyapock, selon la valeur marchande et la quantité de l'importation.

La catégorie 25 est celle dont les produits sont les plus importés en quantité : Sel; soufre; terres et pierres; plâtres, chaux et ciments. Alors qu'en valeur marchande, les produits de la catégorie 95 sont les plus importés : Jouets, jeux, articles pour divertissements ou pour sports; leurs parties et accessoires

2016

On retrouve la catégorie de produit 67 parmi les catégories les moins importées en valeur marchande et en quantité : Plumes et duvet apprêtés et articles en plumes ou en duvet; fleurs artificielles; ouvrages en cheveux.

Les produits de la catégorie 62, Vêtements et accessoires du vêtement, autres qu'en bonneterie, sont les plus importés en valeur marchande. Les produits de la catégorie 34 sont les plus importés en valeur marchande à Saint-Georges de l'Oyapock : Savons, agents de surface organiques, préparations pour lessives, préparations lubrifiantes, cires artificielles, cires préparées, produits d'entretien, bougies et articles similaires, pâtes à modeler, « cires pour l'art dentaire » et compositions pour l'art dentaire à base de plâtre.

A Dégrad-des-Cannes, les catégories 59 et 92 figurent parmi les produits les moins importés en valeur marchande et quantité en 2016 :

- **59** : Chapitre 59 - Tissus imprégnés, enduits, recouverts ou stratifiés; articles techniques en matières textiles
- **92** : Chapitre 92 - Instruments de musique; parties et accessoires de ces instruments

En 2016 et 2017, la catégorie de produits la plus importée en valeur marchande et en quantité à Dégrad-des-Cannes est la catégorie 94 : Meubles; mobilier médico-chirurgical; articles de literie et similaires; appareils d'éclairage non dénommés ni compris ailleurs; lampes-réclames, enseignes lumineuses, plaques indicatrices lumineuses et articles similaires; constructions préfabriquées

2017

En 2017, la catégorie de produit la moins importée à Saint-Georges de l'Oyapock à la fois en valeur marchande et en quantité, est la catégorie 96 : Ouvrages divers.

Jusqu'au premier trimestre de l'année 2017, la catégorie de produit la plus importée en quantité est la catégorie 20 : Préparations de légumes, de fruits ou d'autres parties de plantes

Saint-Georges de l'Oyapock

Pour les 3 années, les catégories de produits les plus importées sont les catégories 61 et 62 en valeur marchande :

- **61** : Chapitre 61 - Vêtements et accessoires du vêtement, en bonneterie
- **62** : Chapitre 62 - Vêtements et accessoires du vêtement, autres qu'en bonneterie

La catégorie de produit le plus importé en quantité est la 34, ainsi que la catégorie de produit 11 pour les années 2015 et 2016. En 2016 et 2017, on retrouve la catégorie de produit 20, en quantité la plus importée :

- **34** : Chapitre 34 - Savons, agents de surface organiques, préparations pour lessives, préparations lubrifiantes, cires artificielles, cires préparées, produits d'entretien, bougies et articles similaires, pâtes à modeler, « cires pour l'art dentaire » et compositions pour l'art dentaire à base de plâtre
- **11** : Chapitre 11 - Produits de la minoterie; malt; amidons et féculés; inuline; gluten de froment
- **20** : Chapitre 20 - Préparations de légumes, de fruits ou d'autres parties de plantes

Dégrad-des-Cannes

Sur les 3 années c'est la catégorie de produit 94 qui figure parmi la plus importée en valeur marchande et en quantité : Meubles; mobilier médico-chirurgical; articles de literie et similaires; appareils d'éclairage non dénommés ni compris ailleurs; lampes-réclames, enseignes lumineuses, plaques indicatrices lumineuses et articles similaires; constructions préfabriquées.

La catégorie de produit 64 est retrouvée parmi la plus importée en valeur marchande pour les 3 années : Chaussures, guêtres et articles analogues; parties de ces objets

Pour les années 2015 et 2016 on retrouve la catégorie de produit 94 parmi la plus importée en quantité. Pour l'année 2017, on retrouve aussi la catégorie 64 en plus importée.

En 2015, la catégorie de produit 23 est à la fois parmi la plus importée en valeur marchande, et c'est la plus importée en quantité : Résidus et déchets des industries alimentaires; aliments préparés pour animaux

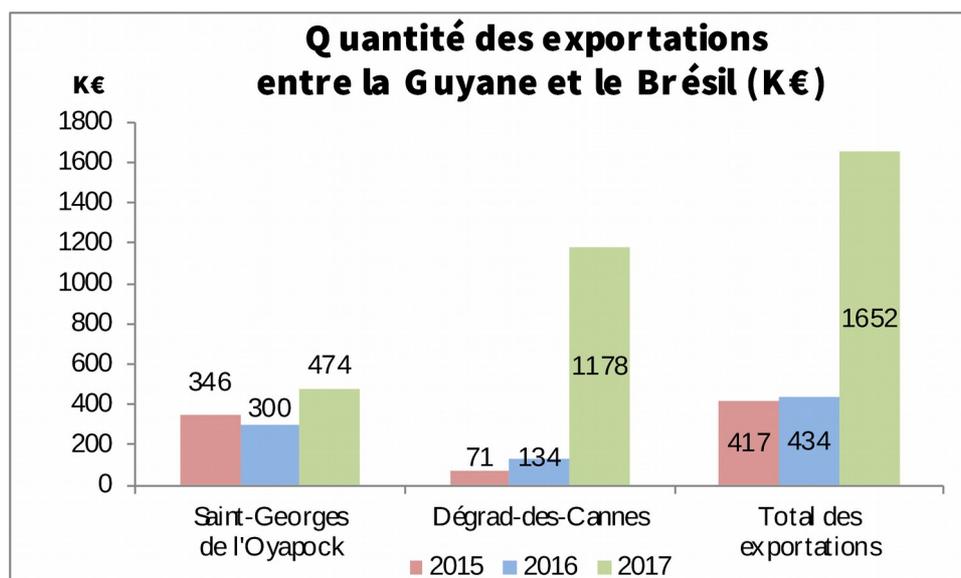
Les produits 74 et 83 sont les moins importés en valeur marchande et quantité pour 2015 à Dégrad-des-Cannes :

- **74** : Chapitre 74 - Cuivre et ouvrages en cuivre
- **83** : Chapitre 83 - Ouvrages divers en métaux communs

De manière générale, on retrouve également les catégories de produits 59 et 96 parmi les moins importés via Dégrad-des-Cannes :

- **59** : Chapitre 59 - Tissus imprégnés, enduits, recouverts ou stratifiés; articles techniques en matières textiles
- **96** : Chapitre 96 - Ouvrages divers

LES EXPORTATIONS VERS LE BRÉSIL



*Graphique 43 : Exportations de la Guyane vers le Brésil en 2015, 2016 et 2017
(Source : Direction Régionale des Douanes de Guyane)*

En 2015 et 2016, les exportations vers le Brésil partent principalement du bureau de Saint-Georges de l'Oyapock. En 2017, la quantité en valeur marchande des exportations augmente considérablement à Dégrad-des-Cannes, et dépasse la quantité d'exportations à Saint-Georges de l'Oyapock.

De manière générale, les exportations au départ de Saint-Georges de l'Oyapock se maintiennent entre 300 et 500 K€ pour les années 2015, 2016 et 2017.

Pendant ces 3 années, certains produits ne sont exportés qu'au départ de Saint-Georges de l'Oyapock :

- **05** : Chapitre 5 - Autres produits d'origine animale, non dénommés ni compris ailleurs
- **07** : Chapitre 7 - Légumes, plantes, racines et tubercules alimentaires
- **22** : Chapitre 22 - Boissons, liquides alcooliques et vinaigres
- **26** : Chapitre 26 - Minerais, scories et cendres
- **44** : Chapitre 44 - Bois, charbon de bois et ouvrages en bois
- **56** : Chapitre 56 - Ouates, feutres et non tissés; fils spéciaux; ficelles, cordes et cordages; articles de corderie
- **68** : Chapitre 68 - Ouvrages en pierres, plâtre, ciment, amiante, mica ou matières analogues
- **72** : Chapitre 72 - Fonte, fer et acier
- **74** : Chapitre 74 - Cuivre et ouvrages en cuivre
- **82** : Chapitre 82 - Outils et outillage, articles de coutellerie et couverts de table, en métaux communs; parties de ces articles, en métaux communs
- **87** : Chapitre 87 - Voitures automobiles, tracteurs, cycles et autres véhicules terrestres, leurs parties et accessoires

D'autres produits ne sont exportés que via le port de Dégrad-des-Cannes :

- **88** : Chapitre 88 - Navigation aérienne ou spatiale
- **99** : Chapitre 99 - Réservé pour certains usages particuliers déterminés par les autorités compétentes
- **90** : Chapitre 90 - Instruments et appareils d'optique, de photographie ou de cinématographie, de mesure, de contrôle ou de précision; instruments et appareils médico-chirurgicaux; parties et accessoires de ces instruments ou appareils

Enfin, en 2015, 2016 et 2017, certains produits sont à la fois exportés via Saint-Georges de l'Oyapock et Dégrad-des-Cannes :

- **33** : Chapitre 33 - Huiles essentielles et résinoïdes; produits de parfumerie ou de toilette préparés et préparations cosmétiques
- **71** : Chapitre 71 - Perles fines ou de culture, pierres gemmes ou similaires, métaux précieux, plaqués ou doublés de métaux précieux et ouvrages en ces matières; bijouterie de fantaisie; monnaies
- **76** : Chapitre 76 - Aluminium et ouvrages en aluminium
- **84** : Chapitre 84 - Réacteurs nucléaires, chaudières, machines, appareils et engins mécaniques; parties de ces machines ou appareils
- **85** : Chapitre 85 - Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties; appareils d'enregistrement ou de reproduction du son, appareils d'enregistrement ou de reproduction des images et du son en télévision, et parties et accessoires de ces appareils

Le tableau ci-dessous présente, pour chaque année et point de départ des exportations, les trois catégories de produits les moins exportés (en valeur marchande et masse) ainsi que les trois catégories de produits les plus exportés (en valeur marchande et masse).

		Saint-Georges de l'Oyapock				Dégrad-des-Cannes			
		Valeur marchande		Masse		Valeur marchande		Masse	
		cat	€	cat	kg	cat	€	cat	kg
2015	6	22	270	22	75	84	855	71	1
	5	68	300	84	850			84	14
	4	87	445	87	1 724	88	10 000	88	27
	3	76	20 756	44	1 900	71	12 684		
	2	74	85 515	72	6 900	99	40 700	85	54
	1	71	218 326	76	47 966	85	19 000	99	1 500
2016	6	82	53	82	10	84	1 000	84	4
	5	84	250	84	150			71	4
	4	07	1 670	87	150				
	3	85	36 072	85	9 490	85	31 733		
	2	74	47036	76	30 107	71	46 119	85	29
	1	71	196488	74	36 361	90	54 920	90	93
2017	6	26	4	33	610	76	948	71	3
	5	07	425	07	1 100	33	1 833	85	72
	4	33	1831	87	2 400	99	25 573	90	339
	3	85	35251	76	31 583	71	30 244	33	910
	2	74	57400	74	41 812	85	33 700	76	10 480
	1	84	330550	84	42 800	90	1085 294	99	19 000

Tableau 8 : Les trois catégories de produits les moins exportées et les plus exportées, en valeur marchande et en masse, du Brésil vers la Guyane, pour les années 2015, 2016 et premier trimestre 2017. Source : Direction Régionale des Douanes de Guyane

2015

En 2015, à Saint-Georges de l'Oyapock, les produits de catégorie 22 et 87 sont parmi les moins exportés à la fois en valeur marchande et en quantité :

- **22** : Chapitre 22 - Boissons, liquides alcooliques et vinaigres
- **87** : Chapitre 87 - Voitures automobiles, tracteurs, cycles et autres véhicules terrestres, leurs parties et accessoires

En 2015, à Saint-Georges de l'Oyapock, le produit de catégorie 76, Aluminium et ouvrages en aluminium, est retrouvé à la fois parmi les plus exportés à la fois en valeur marchande et en quantité :

2016

En 2016, à Saint-Georges de l'Oyapock, les produits de catégorie 82 et 84 sont parmi les moins exportés à la fois en valeur marchande et en quantité :

- **82** : Chapitre 82 - Outils et outillage, articles de coutellerie et couverts de table, en métaux communs; parties de ces articles, en métaux communs
- **84** : Chapitre 84 - Réacteurs nucléaires, chaudières, machines, appareils et engins mécaniques; parties de ces machines ou appareils

En 2016, à Saint-Georges de l'Oyapock, les produits de catégorie 74 et 85 sont retrouvés à la fois parmi les plus exportés à la fois en valeur marchande et en quantité :

- **74** : Chapitre 74 - Cuivre et ouvrages en cuivre
- **85** : Chapitre 85 - Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties; appareils d'enregistrement ou de reproduction du son, appareils d'enregistrement ou de reproduction des images et du son en télévision, et parties et accessoires de ces appareils

2017

En 2017, à Saint-Georges de l'Oyapock, le produit de catégorie 07 est retrouvé à la fois parmi les moins exportés à la fois en valeur marchande et en quantité :

- **07** : Chapitre 7 - Légumes, plantes, racines et tubercules alimentaires

En 2017, à Saint-Georges de l'Oyapock, les produits de catégorie 74 et 84 sont retrouvés à la fois parmi les plus exportés à la fois en valeur marchande et en quantité :

- **74** : Chapitre 74 - Cuivre et ouvrages en cuivre
- **84** : Chapitre 84 - Réacteurs nucléaires, chaudières, machines, appareils et engins mécaniques; parties de ces machines ou appareils

A Saint-Georges de l'Oyapock, généralement les produits les moins exportés sont :

- **87** : Chapitre 87 - Voitures automobiles, tracteurs, cycles et autres véhicules terrestres, leurs parties et accessoires
- **84** : Chapitre 84 - Réacteurs nucléaires, chaudières, machines, appareils et engins mécaniques; parties de ces machines ou appareils
- **07** : Chapitre 7 - Légumes, plantes, racines et tubercules alimentaires
- **33** : Chapitre 33 - Huiles essentielles et résinoïdes; produits de parfumerie ou de toilette préparés et préparations cosmétiques
- **82** : Chapitre 82 - Outils et outillage, articles de coutellerie et couverts de table, en métaux communs; parties de ces articles, en métaux communs

La catégorie de produit 07 (Légumes, plantes, racines et tubercules alimentaires) figure parmi les produits les moins exportés à Saint-Georges de l'Oyapock, cependant c'est le seul point d'exportation de cette catégorie de produit de la Guyane vers le Brésil. C'est le même cas pour la catégorie 87 : Voitures automobiles, tracteurs, cycles et autres véhicules terrestres, leurs parties et accessoires

A Saint-Georges de l'Oyapock, généralement les produits les plus exportés sont :

- **74** : Chapitre 74 - Cuivre et ouvrages en cuivre
- **85** : Chapitre 85 - Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties; appareils d'enregistrement ou de reproduction du son, appareils
- **76** : Chapitre 76 - Aluminium et ouvrages en aluminium

La catégorie de produit 74 (Cuivre et ouvrages en cuivre) figure parmi les produits les plus exportés à Saint-Georges de l'Oyapock, et est seulement exporté vers le Brésil depuis Saint-Georges de l'Oyapock

Dégrad-des-Cannes

A Dégrad-des-Cannes, les produits généralement les moins exportés sont :

- **84** : Chapitre 84 - Réacteurs nucléaires, chaudières, machines, appareils et engins mécaniques; parties de ces machines ou appareils
- **88** : Chapitre 88 - Navigation aérienne ou spatiale. Cette catégorie de produits est uniquement exportée par le port de Dégrad-des-Cannes

A Dégrad-des-Cannes, les produits généralement les plus exportés sont :

- **85** : Chapitre 85 - Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties; appareils d'enregistrement ou de reproduction du son, appareils d'enregistrement ou de reproduction des images et du son en télévision, et parties et accessoires de ces appareils

- **99** : Chapitre 99 - Réserve pour certains usages particuliers déterminés par les autorités compétentes
- **90** : Chapitre 90 - Instruments et appareils d'optique, de photographie ou de cinématographie, de mesure, de contrôle ou de précision; instruments et appareils médico-chirurgicaux; parties et accessoires de ces instruments ou appareils

Ces deux dernières catégories de produits sont uniquement exportées via le port de Dégrad-des-Cannes.

Il faut noter que le produit 71 figure parmi les moins exportés à Dégrad-des-Cannes en masse, mais également parmi les plus exportés en valeur marchande (Chapitre 71 - Perles fines ou de culture, pierres gemmes ou similaires, métaux précieux, plaqués ou doublés de métaux précieux et ouvrages en ces matières; bijouterie de fantaisie; monnaies).

On retrouve parmi les produits les plus exportés à la fois à Saint-Georges de l'Oyapock et à Dégrad-des-Cannes, le produit 85 : **85** : Chapitre 85 - Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties; appareils d'enregistrement ou de reproduction du son, appareils.

LES RESTRICTIONS D'IMPORTATION ET EXPORTATION DES PRODUITS

Le pont fait également l'objet de contrôle au niveau des produits qui pourraient être importés individuellement en Guyane française et inversement. En effet, les produits en provenance du Brésil doivent être déclarés. S'ils ne correspondent pas aux normes européennes et n'ont pas été certifiés, les produits sont saisis et peuvent faire l'objet d'une amende, équivalente à cinq fois le prix de la marchandise saisie.

Par ailleurs, le journal officiel de la République Française n°0026 du 31 janvier 2015 publie l'arrêté du 21 janvier 2015 fixant les quantités de végétaux, produits végétaux et autres objets autorisés à l'importation dans les bagages des voyageurs.

Des plaquettes de sensibilisation à l'interdiction d'importation des produits sont affichées au pont :

L'IMPORTATION DE VÉGÉTAUX

Ministère de l'Agriculture, de l'Agroalimentaire et de la Forêt

DANS LES BAGAGES DES VOYAGEURS EST STRICTEMENT RÉGLEMENTÉE
CAR C'EST RISQUER D'INTRODUIRE ET DE PROPAGER DES ORGANISMES NUISIBLES

SOURCE : JORF N°0026
DU 31 JANVIER 2015
PAGE 1489 TEXTE N° 51

SONT INTERDITS DANS LES BAGAGES en provenance de pays hors de l'Union européenne

 <p>Terre et milieux de culture, tous les végétaux et parties de végétaux avec terre adhérente.</p>	 <p>Plantes vivantes (boutures, plantes racines nues, plantes en pot, racines et rhizomes non comestibles...).</p>	 <p>Feuillages, feuilles, rameaux.</p>
 <p>Semences, graines</p>	 <p>Pommes de terre</p>	 <p>Fruits frais d'agrumes et écorces (à l'exception des fruits et écorces secs, séchés, congelés, broyés ou cuits)</p>
 <p>Fourrages</p>	 <p>Bois et écorces, maisons préfabriquées en bois, crèches en bois.</p>	 <p>Légumes, feuilles et plantes aromatiques (à l'exception des végétaux secs, séchés, congelés, broyés ou cuits)</p>

SONT AUTORISÉS DANS LA LIMITE DE 5KG OU DE 5 UNITÉS

 <p>Fruits et légumes frais sauf agrumes</p>	OU	 <p>Racines et rhizomes comestibles dépourvus de terre</p>	OU	 <p>Écorces destinées à un usage culinaire ou médicinal</p>
---	-----------	---	-----------	---

ET

SONT AUTORISÉS DANS LA LIMITE DE 15 TIGES

 <p>Fleurs coupées fraîches (avec ou sans feuilles)</p>	OU	 <p>Légumes feuille frais (céleri).</p>	OU	 <p>Feuillage frais de plantes aromatiques Menthe, basilic, thym, cerfeuil, estragon, ciboulette, sauge, coriandre...</p>
---	-----------	---	-----------	--

Planche photographique 7 : Produits végétaux interdits à l'importation.

Source : <http://agriculture.gouv.fr/importation-exportation-de-denrees-animales-et-vegetales>

De même, du côté français un résumé du règlement CE n°206/2009 du 5 mars 2009 est affiché. Il concerne l'introduction dans la Communauté de colis personnels de produits d'origine animale : « En raison du risque d'introduction de maladies à l'intérieur de l'Union européenne, l'importation de certains produits animaux dans l'UE est soumise à des procédures strictes. Ces procédures ne s'appliquent pas aux mouvements de produits animaux entre les 27 Etats membre de l'UE ni aux produits animaux en provenance d'Andorre, du Liechtenstein, de Norvège, de Saint-Martin et de Suisse. Tous les produits animaux non conformes à ces règles doivent être remis à l'arrivée dans l'UE en vue de leur élimination officielle. La non-déclaration de ces produits est passible d'une amende ou de poursuites pénales. »³⁸

³⁸Règlement (CE) N°206/2009 de la commission du 5 mars 2009, consultable en ligne : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX%3A02009R0206-20130701>

Le tableau suivant résume les dispositions de ce règlement :

ENTREES	LIMITE AUTORISEE	
	Tous pays tiers, sauf îles Féroé, Groenland et Islande	Iles Féroé, Groenland et Islande
<i>Petites quantités de viandes, de lait et de produits à base de viande et de lait</i>	Interdit	10 kg
<i>Lait en poudre pour nourrissons, aliments pour nourrissons et denrées alimentaires spéciales requises pour des raisons médicales</i>	2 kg	10 kg
<i>Aliments pour animaux familiers requis pour des raisons médicales</i>	2 kg	10 kg
<i>Petites quantités d'autres produits animaux destinés à la consommation humaine personnelle (miel, huitres, moules, escargots)</i>	2 kg	10 kg
	Tous pays tiers, sauf îles Féroé, et Islande	Iles Féroé, et Islande
<i>Petites quantités de produits de la pêche destinés à la consommation humaine personnelle</i>	20 kg ou une seule pièce	illimité

Tableau 9 : Informations résumées du règlement CE n°206/2009 du 5 mars 2009

Les affiches de sensibilisation sont également affichées aux points de contrôle du pont :

N'introduisez pas de maladies animales dans l'Union européenne!



**Les voyageurs doivent présenter ces
produits aux contrôles officiels*.**

Les produits d'origine animale peuvent contenir des agents pathogènes causant des maladies infectieuses chez les animaux.

L'introduction, dans l'Union européenne, de produits d'origine animale est soumise à des procédures et à des contrôles vétérinaires stricts.

*À l'exception des voyageurs important de petites quantités pour leur consommation personnelle, en provenance des pays suivants;
Andorre, Féroé, Groenland, Islande, Liechtenstein, Norvège, Saint-Marin et Suisse.

Les maladies ne s'arrêtent pas aux frontières



Si vous introduisez sur le territoire de l'Union européenne de la viande ou des produits laitiers en provenance d'un pays tiers, vous courez le risque d'y d'introduire par la même occasion des maladies animales.

Ces produits doivent être déclarés, faute de quoi vous vous exposez à une amende ou à des poursuites en justice.

Ils seront confisqués et détruits à votre arrivée.

Vous pouvez en importer de petites quantités pour votre consommation personnelle, en provenance des pays suivants:
Andorre, Féroé, Groenland, Islande, Liechtenstein, Norvège, Saint-Marin et Suisse.

Santé et
consommateurs

Planche photographique 9 : Plaquette de sensibilisation suite au règlement (CE) N° 206/2009
Source : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A02009R0206-20130701>

En réalité, dans le bassin de l'Oyapock, les achats et échanges de marchandises entre les deux rives ont, aujourd'hui encore, majoritairement lieu via les pirogues qui naviguent sur le fleuve. Les achats individuels échappent alors aux contrôles de la Douane. De plus, lors des enquêtes, plusieurs sont ceux qui n'emprunteront pas d'avantage le pont à l'avenir afin d'éviter les contrôles sur leurs achats personnels au Brésil.

La partie suivante décrit les pratiques individuelles d'achats de part et d'autre du fleuve, et l'on comprend alors la dynamique informelle des échanges de marchandises qui domine le bassin de vie.

22. Les pratiques marchandes individuelles dans le bassin de vie

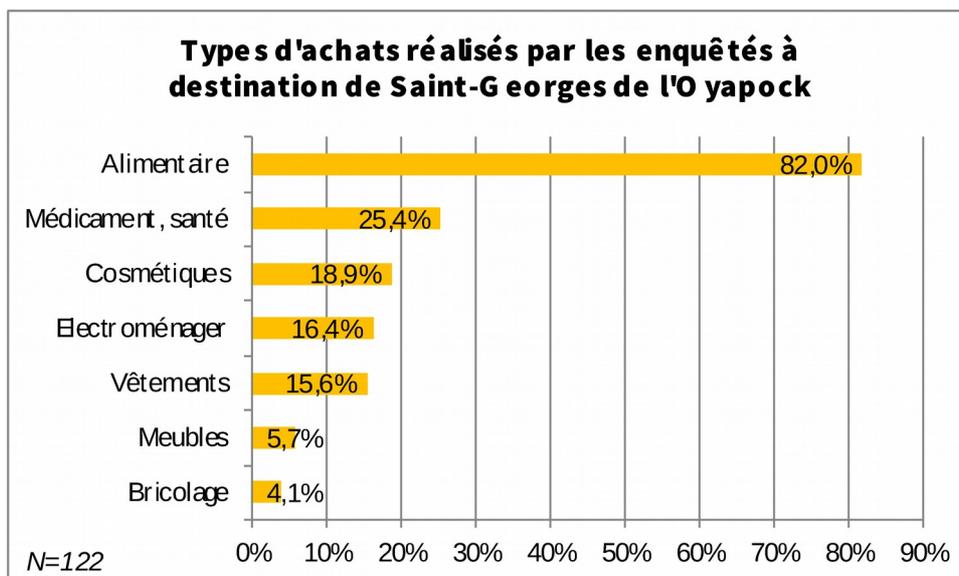
Pour cette partie, les résultats des questionnaires comprenant une partie sur les achats individuels sera présentée. Il convient de préciser :

- Lorsque l'on parle des enquêtés à destination de Saint-Georges de l'Oyapock, cela inclut dans cet échantillon tous les enquêtés ayant pour origine Macapá (7) et Vila Vitoria (18), puis une partie de enquêtés ayant pour origine Oiapoque (97/102) : au total ce sont 122 enquêtés sur 206
- Lorsqu'il s'agit des enquêtés à destination de Oiapoque, ce sont presque la totalité des enquêtés ayant pour origine Cayenne (13/14) et Saint-Georges de l'Oyapock (55/61), ainsi que 4 enquêtés ayant un autre point d'origine (autre ville de Guyane ou touristes), soit 72 enquêté sur 206

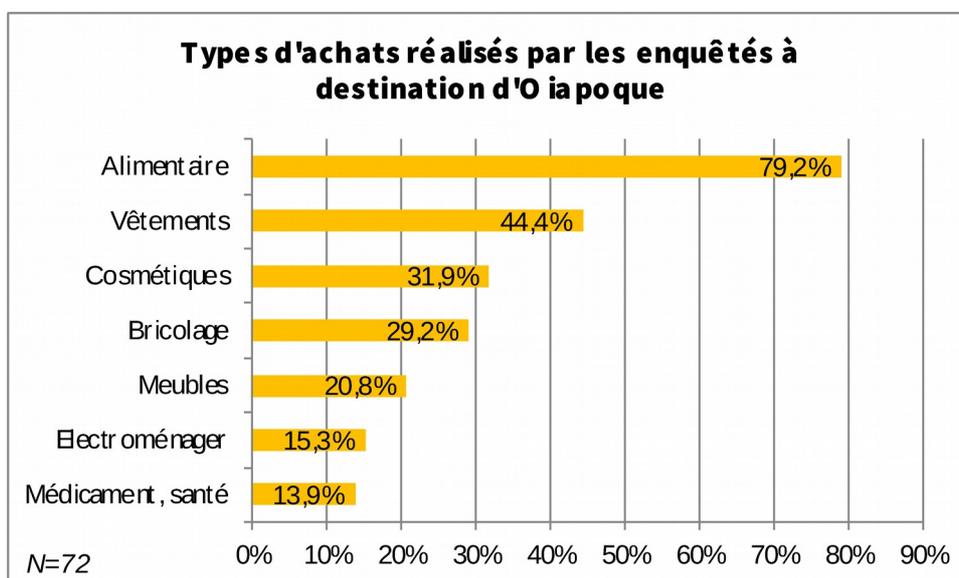
Lors du questionnaire sur les pratiques de déplacement, ce sont au total 86,4% des interrogés qui ont au moins cité les achats parmi les motifs de la traversée, dont 43,8% qui ont cité les achats comme premier motif entraînant la traversée de rive à rive.

Par ailleurs, autant les personnes à destination d'Oiapoque que celles à destination de Saint-Georges sont susceptibles de faire des achats sur l'autre rive : 88% des personnes à destination de Saint-Georges ont au moins cité les achats dans les motifs de la traversée, de même que 86% des enquêtés à destination d'Oiapoque ont cité les achats. En général, lorsque les habitants se déplacent de l'autre côté du fleuve, ils en profitent pour faire des achats de produits que l'on ne trouve pas sur leur rive :

LES TYPES D'ACHATS RÉALISÉS DE PART ET D'AUTRE DU FLEUVE



Graphique 44 : Types d'achats réalisés par les enquêtés à destination de Saint-Georges de l'Oyapock



Graphique 45 : Types d'achats réalisés par les enquêtés à destination d'Oiapoque

Que ce soit pour les habitants à destination d'Oiapoque ou de Saint-Georges de l'Oyapock, on peut dire qu'environ 80% d'entre eux réalisent des achats alimentaires sur l'autre rive. C'est le type d'achat qui est le plus effectué par les enquêtés, de part et d'autre du fleuve.

Néanmoins, les types d'achats arrivant en second lieu sont différents selon que l'on se rend à Oiapoque ou à Saint-Georges de l'Oyapock. D'ailleurs, le pourcentage des autres types d'achats réalisés à destination d'Oiapoque est plus élevé que pour un même type d'achat réalisé à Saint-Georges de l'Oyapock, sauf pour les médicaments.

En effet, à destination de Saint-Georges de l'Oyapock, un quart des enquêtés déclarent acheter des médicaments ou des produits liés à la santé. C'est le type d'achat réalisé en second lieu à

Saint-Georges de l'Oyapock. Ce type d'achat est à peine réalisé par 15% des enquêtés se rendant à Oiapoque : c'est d'ailleurs le type d'achat le plus faible.

Le second type d'achat réalisé à Oiapoque après l'alimentaire est les vêtements (44,4%) : ce sont environ 30% d'enquête en plus, que ceux qui effectuent ce même type d'achat effectué à Saint-Georges de l'Oyapock.

On peut dire que la part d'enquêtés qui déclare acheter de l'électroménager à Saint-Georges de l'Oyapock est équivalente à celle qui déclare en acheter à Oiapoque.

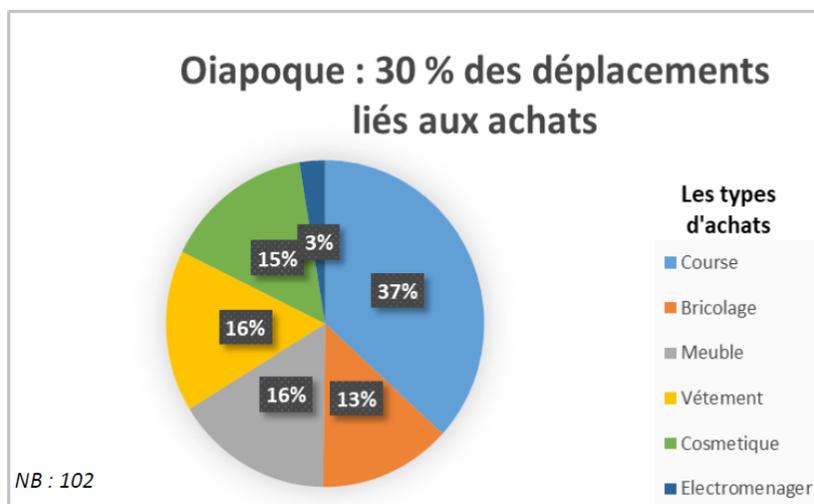
L'achat de matériel de bricolage concerne moins de 5% des interrogés à destination de Saint-Georges, tandis que presque 30% des interrogés se rendant à Oiapoque réalisent ce type d'achat. Cette différence est similaire concernant l'achat de meubles. Cela concerne moins de 6% des interrogés à destination de Saint-Georges de l'Oyapock, tandis que 20% des interrogés à destination d'Oiapoque sont susceptibles d'acheter des meubles. Au niveau de la frontière, il est donc plus probable que les habitants se fournissent en matériel de bricolage et en meubles à Oiapoque, du côté brésilien. Ceci peut s'expliquer par l'attractivité des prix, mais également par une offre en commerces de ce type plus riche et variée à Oiapoque.

Les cosmétiques sont plus achetés à Oiapoque qu'à Saint-Georges de l'Oyapock.

Parmi les produits préférés cités par les interrogés achetant à Saint-Georges, le parfum est recherché côté français : 12,3% déclarent en acheter (contre 4,2% dans l'autre sens). 6,9% des enquêtés en direction d'Oiapoque déclarent dans leurs produits préférés les cosmétiques, comme la crème pour le corps ou les produits pour les cheveux.

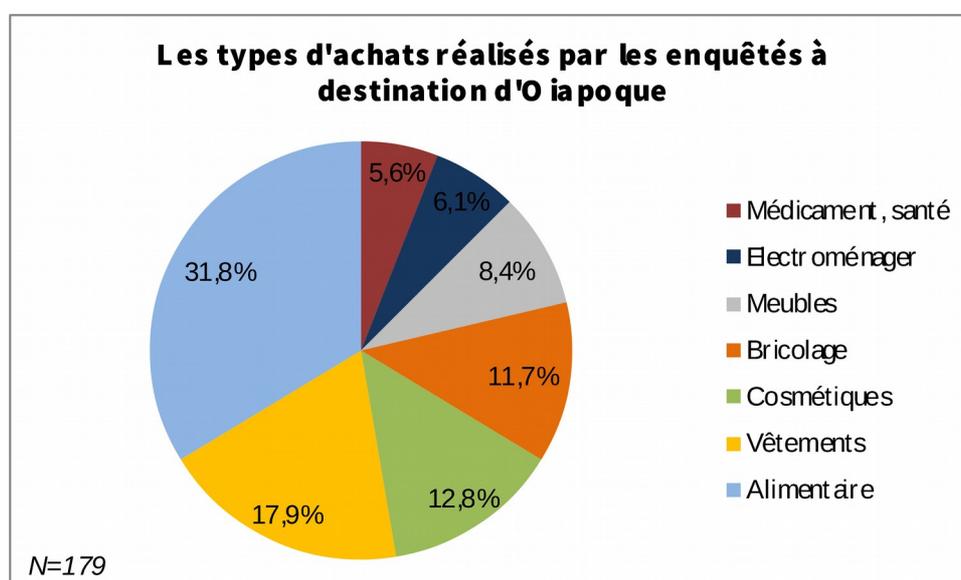
LES PRODUITS RECHERCHÉS À OIAPOQUE

L'étude de S. Nicolas, durant l'été 2017, a permis d'identifier les pratiques marchandes des habitants de Saint-Georges de l'Oyapock, au sein de ce bourg même, du bourg d'Oiapoque et de Cayenne. Dans son échantillon, au total 30% des 102 enquêtés à Saint-Georges de l'Oyapock se rendent à Oiapoque pour les achats :



Graphique 46 : Achats réalisés à Oiapoque par les habitants de Saint-Georges de l'Oyapock (Source : S. Nicolas, 2017)

Des proportions similaires aux données de S. Nicolas sont retrouvées dans cette étude complémentaire. Il faut également prendre en compte que les achats liés à la santé n'avaient pas été questionnés précédemment.

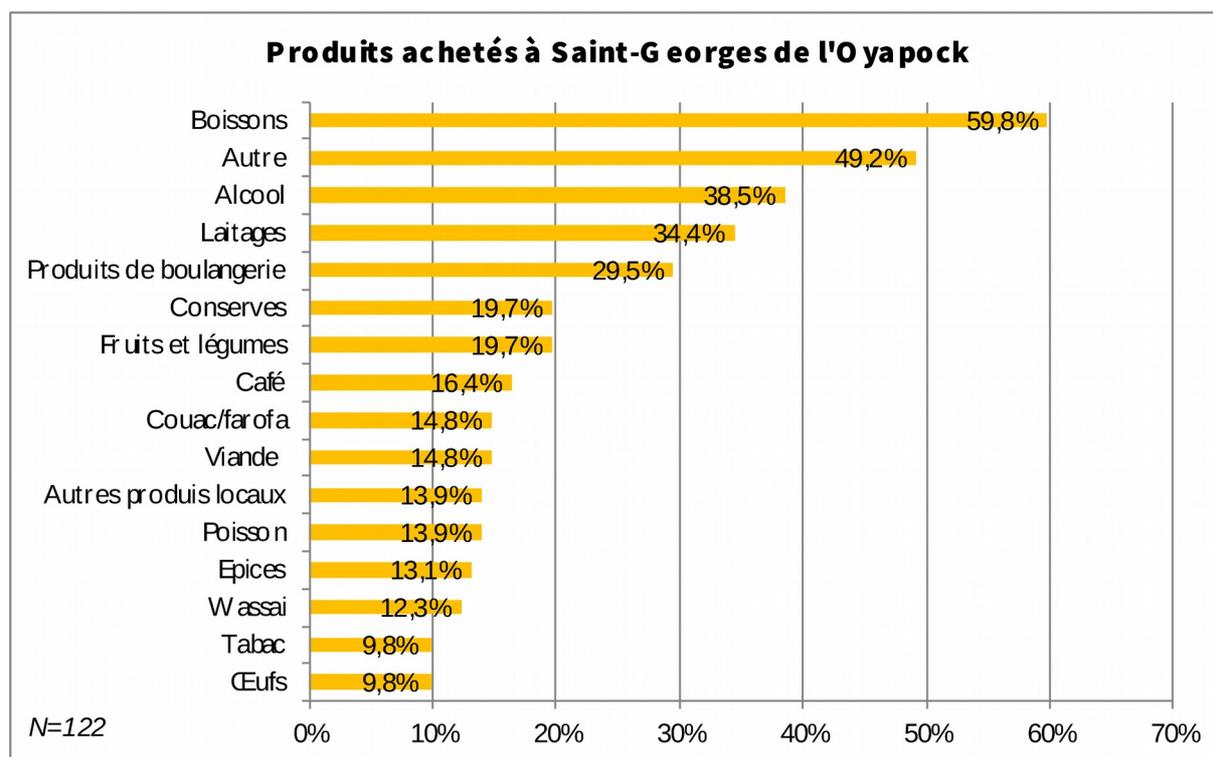


Graphique 47 : Achats réalisés à Oiapoque, données 2017, A. Cornou

A Oiapoque, ce sont principalement les achats alimentaires qui sont réalisés. Viennent ensuite les achats de vêtements, de cosmétique puis de bricolage.

LES ACHATS ALIMENTAIRES DE PART ET D'AUTRE DU FLEUVE

Si les achats alimentaires sont les plus réalisés de part et d'autre du fleuve, ce ne sont pas les mêmes aliments qui sont recherchés du côté brésilien et du côté français.



Graphique 48 : Achats alimentaires réalisés par les enquêtés à destination de Saint-Georges de l'Oyapock

Les boissons, l'alcool et les laitages figurent parmi les produits les plus cités lorsqu'un enquêté réalise des achats alimentaires à Saint-Georges de l'Oyapock. La catégorie « Autre » est largement citée : cela correspond aux produits qui n'étaient pas proposés dans la liste comme : les biscuits, le riz, la crème glacée, le chocolat, les assaisonnements, l'huile, la vinaigrette, la moutarde, les chips (par exemple les Pringles®, qui ont été citées), sauces, pâtes à tartiner (Nutella® et beurre de cacahuète), beurre, cornichons,...

En réalité les produits recherchés par les enquêtés à destination de Saint-Georges de l'Oyapock sont bien spécifiques et précis, parfois se limitant à une marque bien précise.

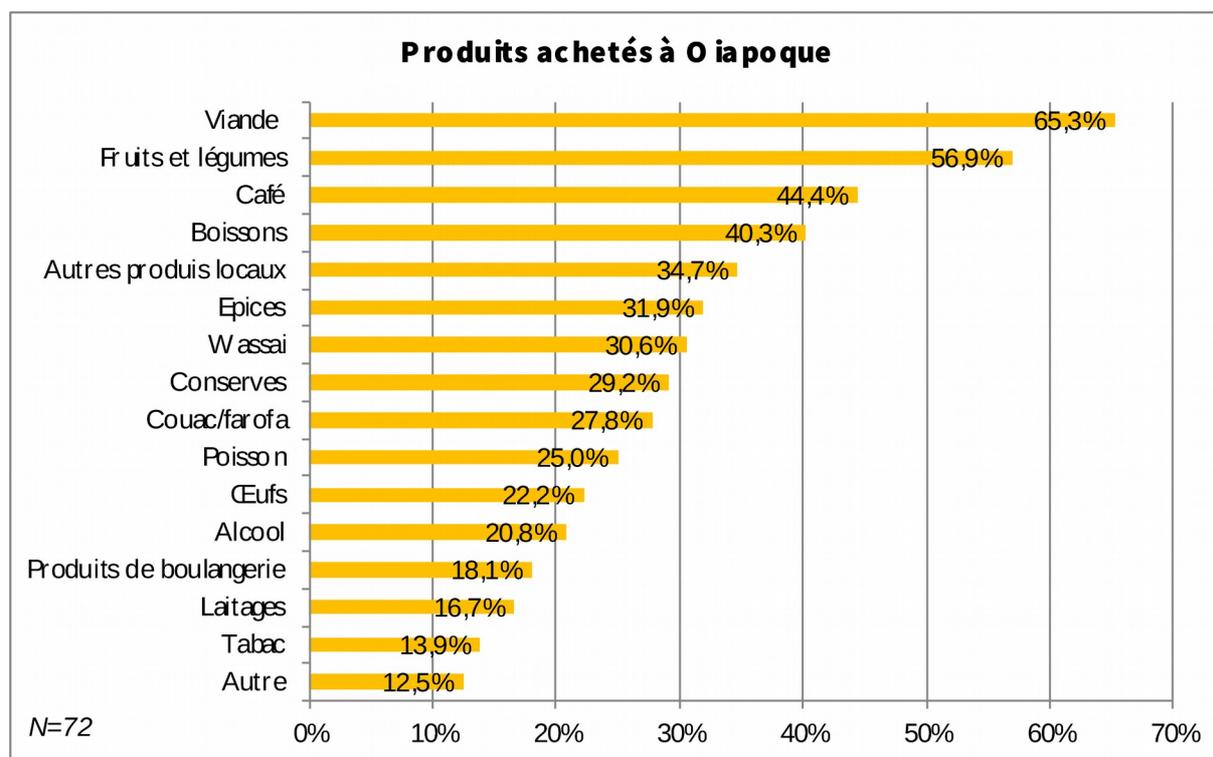
Un Français de Vila Vitoria précise par exemple n'acheter en face « que la nourriture française, c'est-à-dire du pain, du fromage, du vin, des sardines à l'huile ».

Parmi les produits préférés achetés à Saint-Georges de l'Oyapock, on retrouve :

- Les biscuits : 26%
- Le vin : 23%
- Le fromage : 19%
- Le pain : 18%
- Les sodas : 11 %

- La crème glacée : 8%

Le whisky, la liqueur, les glaces Magnum®, la Vachequirit®, le champagne, le cassoulet, les bières Heineken® et Desperados® ainsi que les cigarettes sont également des produits qui ont été cités quelques fois.



Graphique 49 : Achats alimentaires réalisés par les enquêtés à destination d'Oiapoque

La viande, les fruits et légumes, le café, les boissons sont les types d'aliments les plus cités lorsqu'un enquêté effectue ses achats alimentaires à Oiapoque. Viennent ensuite les autres produits locaux, les épices, le wassai, le poisson et les conserves industrielles : le cassoulet en conserve est notamment cité plusieurs fois.

L'alcool est presque deux fois moins cité parmi les achats alimentaires réalisés à Oiapoque qu'à Saint-Georges de l'Oyapock.

Les produits préférés achetés à Oiapoque sont :

- La viande 51%, dont la calabrese citée à 14%
- Les légumes 8%
- Le wassai : 7%
- La farine de tapioca : 5%

La « calabrese », la viande de zébu, la viande de bœuf et la viande salée sont des viandes plus spécifiquement brésiliennes qui ont été citées. Il est intéressant de mettre en relation ces achats avec l'interdiction juridique d'importation des produits d'origine animale en Guyane française. Le transport fluvial permet en effet d'échapper aux contrôles douaniers lors des achats individuels : il reste donc un des moyens privilégiés de transport, en partie pour cette

raison. Cette réalité est bien connue, à la fois par les habitants mais aussi par les institutions du bassin de vie, qui reconnaissent être conscient de la perméabilité de la frontière concernant les pratiques d'achats.

En conclusion, des produits spécifiques sont recherchés de part et d'autre de la frontière, tant au Brésil qu'en Guyane française. Du côté brésilien, la viande, les fruits et les légumes, et les produits locaux sont recherchés par les habitants de Saint-Georges de l'Oyapock. Ainsi, on pourrait entrevoir des possibilités de développement de production de produits locaux en Guyane, comme le couac et le wassai. De plus, il n'existe aucune boucherie à Saint-Georges de l'Oyapock, ce qui inévitablement impose aux habitants d'acheter la viande au Brésil.

A Saint-Georges de l'Oyapock, sont recherchés des produits spécifiques français. Ainsi, certaines filières pourraient être dévolues aux échanges : ces produits français recherchés par les résidents d'Oiapoque pourraient faire l'objet d'exportations potentielles.

23. Perspectives des échanges de marchandises sur le pont

Actuellement non ouvert au transport de marchandises, le pont sera à l'avenir le point de passage obligatoire des importations et exportations entre la France et le Brésil. Pour le moment les importations et exportations sont toujours réalisées sur le fleuve.

Cette étude préfiguratrice de l'Observatoire est également l'opportunité de connaître les prémices des adaptations et des projets des transporteurs de marchandises : *comment les échanges avec le Brésil sont-ils anticipés ? Est-ce que les transporteurs réfléchissent à des projets d'importations et d'exportations ? Sur des produits en particulier ? Est-ce que des partenariats se montent avec des transporteurs brésiliens ?*

L'Union Guyanaise des Transporteurs Routiers a été consultée pour cette étude. L'UTGR assiste aux réunions de coopération avec le Brésil lorsqu'elle y a été invitée. Pour le moment, il semblerait que la plupart des transporteurs présentent peu d'intérêt à entreprendre de réels échanges commerciaux avec leurs homologues brésiliens. En effet, ils tiennent plutôt à être présent lors des réunions et débats, afin de ne pas être ignorés lors de la prise de décisions, mais attendent les décisions à venir sur les modalités du transport de marchandise avant de lancer tout projet.

En réalité, les transporteurs ignorent ce que la Guyane pourrait exporter, et donc apporter, vers le Brésil. « *Il est bien connu que le Brésil a plus d'intérêt à amener des produits en Guyane. C'est le Brésil qui risque plutôt d'exporter beaucoup, et nous moins qu'eux. Une fois prêt, ça ira très vite côté Brésil. On reste ici en alerte en attendant les éléments de configuration d'import/export de marchandises* » indique le président de l'UTGR. Il faut tout de même noter que les habitants d'Oiapoque viennent chercher des produits spécifiques français que l'on trouve dans les épiceries de Saint-Georges de l'Oyapock. Il existe un certain potentiel pour exporter ces produits de la Guyane vers l'Amapá, d'autant plus qu'Oiapoque et Macapá restent relativement isolés des grands ports brésiliens où sont reçus la majorité de l'importation brésilienne. N'étant pas près des sites privilégiés de distribution, l'ouverture du pont pourrait présenter une opportunité de marché pour les transporteurs guyanais en

exportant vers l’Amapá. Les coûts et conditions d’exportations mériteraient d’être étudiés plus finement pour configurer la rentabilité d’un tel projet.

Par ailleurs, la Zone d’Activités Economique de Saint-Georges de l’Oyapock doit être mise en lien avec les projets d’import/export à venir. La libéralisation des flux pourrait encourager les investisseurs à se positionner sur cette ZAC, actuellement non exploitée. Située à l’entrée de Saint-Georges, avant l’embranchement de la route menant au pont, elle pourra représenter dans les années à venir une opportunité de développement économique pour la commune.

Plusieurs freins restreignent aujourd’hui les échanges de marchandises, car les normes sont à harmoniser entre les deux pays. De manière similaire aux véhicules légers, il convient de proposer une assurance pour les poids lourds du côté français comme du côté brésilien. L’assurance frontière de 30 jours pour un poids-lourd est actuellement de 725 € (S. Nicolas, 2017).

Les normes concernant les poids-lourds en France demeurent relativement semblables aux normes imposées par le Brésil pour cette même catégorie de véhicules :

	FRANCE <i>(Réglementation du Code de la route)</i>	BRESIL³⁹
LARGEUR	2,55m 2,60m possible par dérogation	2,60m
LONGUEUR	13,50m pour les autocars à 2 essieux 15m pour les autocars à 3 essieux et plus 18,75m pour les autobus ou autocars articulés 12m pour un véhicule isolé 16,50m pour un ensemble articulé tracteur + semi-remorque 18,75m pour un ensemble porteur ou bi articulé	18m
HAUTEUR	Pas de restriction dans le Code de la route	Hauteur maximum définie
MASSE	19T véhicules à moteur ou remorqué à 2 essieux 26T véhicule à moteur ou remorqué à 3 essieux 38T véhicule à moteur à 4 essieux 40T en international pour un ensemble	10T – 12T – 13T (Cela pose donc problème pour un véhicule français qui se rendrait au Brésil entièrement chargé)

³⁹Données indicatives de la DEAL/Service ISR

En somme, les différences de gabarits de poids lourds ne constituent pas un problème majeur puisque les normes sont presque les mêmes entre la France et le Brésil. Par ailleurs, dans certains cas, une autorisation exceptionnelle peut également être délivrée.

Un problème plus délicat à résoudre serait celui des pare-chocs. Au Brésil, il est légal de pouvoir démonter le pare-chocs d'un véhicule, pour des raisons de praticité et de circulation sur les routes moins bien entretenues. Or, considéré comme un élément de sécurité pour amortir les chocs, les pare-chocs en France sont obligatoires et il n'est pas autorisé de les démonter.

De plus, se pose également la question des normes de pollution européenne, qui sont, au Brésil, beaucoup moins strictes que celles à laquelle la Guyane ne doit pas déroger. Les poids lourds circulant en France doivent respecter les normes euros VI, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2014.⁴⁰ En tant que normes européennes, aucune dérogation n'est possible.

Pour conclure, une réflexion pour harmoniser les différences réglementaires entre la France et le Brésil s'impose, afin que le transport routier de marchandise puisse être réalisé dans le respect de la réciprocité entre les deux pays.

24. Le transport de marchandises le long de l'Oyapock

Les bourgs de Camopi, Trois-Sauts (amont du fleuve) et Ouanary (aval du fleuve) n'étant pas accessibles par la route, l'Oyapock constitue la voie navigable indispensable pour l'approvisionnement des marchandises. Le trajet jusqu'à Camopi est d'environ 100 km, et jusqu'à Trois Sauts un peu plus du double.

Le Saut Maripa, situé à une vingtaine de kilomètres en amont de Saint-Georges de l'Oyapock constitue l'obstacle principal sur le trajet longitudinal du fleuve. Ce saut est accessible en pirogue, mais selon la période de l'année et le chargement il n'est pas toujours possible de le franchir. Une alternative est possible pour éviter le franchissement périlleux du saut : la piste de Saut Maripa, d'environ 20 km, débute un peu avant l'entrée du bourg de Saint-Georges de l'Oyapock, et permet de rejoindre l'amont du fleuve, au-delà du saut Maripa. Il est donc possible d'amener la marchandise par cette piste de latérite puis de charger la pirogue, pour enfin partir vers le haut Oyapock. Toutefois, les Brésiliens, n'ayant pas ce type de contournement terrestre mis en place sur leur rive, sont contraints, une fois à saut Maripa, de décharger puis de recharger la marchandise. La pirogue à vide peut parfois remonter le saut, mais ce sont en général d'autres pirogues en amont du saut qui récupèrent la marchandise à transporter.

⁴⁰Les normes euros d'émissions de polluants pour les véhicules lourds – véhicules propres sont consultables en ligne : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/normes-euros-demissions-polluants-vehicules-lourds-vehicules-propres>

Deux épiceries Libre-Service sont présentes à Camopi. Ce sont les entreprises Monnerville et Renaud qui assurent le fret de marchandises vers le haut Oyapock. L'entreprise ABG Transports réalise uniquement du transport de matériaux, que ce soit vers l'amont ou l'aval du fleuve. Enfin, Mme Modestine est en charge du transport d'essence et de gazole vers Camopi et Ouanary.

L'organisation de ces activités est relativement flexible, selon les commandes des commerces et des besoins sur Camopi et Trois Sauts. L'entreprise Renaud peut par exemple être amenée à réaliser du transport de marchandises, mais également du transport de matériaux de construction, voire du transport de personnes.

En général, l'entreprise Renaud effectue la liaison Camopi-Saint-Georges de l'Oyapock deux fois par mois avec de la marchandise pour alimenter l'épicerie du bourg de Camopi. La fréquence des trajets peut varier : ce trajet peut être réalisé plus souvent selon les mois. En réalité, cela ne dépend pas de la saison des pluies ou de la saison sèche, mais plutôt de la demande sur Camopi ; « ça dépend si y'a du boulot à Camopi », auquel cas, les besoins d'approvisionnement en matériaux seront plus importants, par exemple.

Les produits sont initialement commandés à Cayenne, puis livrés à Saint-Georges de l'Oyapock. Ils sont amenés via les transporteurs par la route au Saut Maripa, lieu où les pirogues seront chargées pour naviguer jusqu'à Camopi puis Trois Sauts.

Environ 4 à 5 tonnes de marchandises peuvent être transportés dans la pirogue. En saison sèche, lorsqu'il y a moins d'eau, la cargaison est d'environ 2 tonnes, voire 2,5 tonnes. Lorsque ce sont des surgelés qui doivent être livrés, la cargaison est d'environ 1 tonne, afin de ne pas surcharger la pirogue et de pouvoir réaliser le trajet en 2h30. Normalement, la remontée du fleuve peut prendre entre 4h00 et 4h30 selon le chargement. En fin de compte, pour les produits non périssables, il n'y a pas de contrainte de temps, mais les produits fragiles demandent un temps de trajet le plus court possible. Sur les deux trajets moyens réalisés par mois, l'entreprise réalise une fois un trajet contenant uniquement de la marchandise surgelées, puis une seconde fois un trajet avec tout type de marchandise confondu. En fin de compte, mensuellement, ce sont en moyenne 5 à 6 tonnes de marchandises qui sont convoyées pour les épiceries de Camopi.

Lors de l'entretien avec l'entreprise Renaud a été évoqué le projet de ligne aérienne entre Camopi et Saint-Georges de l'Oyapock. Une proposition lui avait été faite pour apporter par avion la marchandise surgelée, mais il faudrait compter entre 700 et 1000€ (2 820 – 4 030 R\$) pour amener 400kg de surgelés, tandis que cela revient autour de 600 – 700 € (2 415 – 2 820 R\$) en pirogue pour 1 tonne de marchandise surgelées. Le transport de marchandises par pirogue demeure donc avantageux. De plus, les prix au sein des commerces de Camopi sont plus élevés, afin de compenser les coûts de transport.

Sur le moyen Oyapock, chaque rive du fleuve est alimentée par le pays auquel elle appartient. Ainsi, Vila Brasil situé en face de Camopi est alimenté uniquement par des pirogues

brésiliennes en provenance d'Oiapoque. Contrairement au flux de marchandises réalisé par les entreprises françaises, ce sont plusieurs pirogues qui alimentent quotidiennement Vila Brasil. Ce serait entre 4 et 6 pirogues qui arrivent tous les jours, chargées, à destination de Vila Brasil. Les Brésiliens sont donc nombreux à réaliser ce trajet, dont les pirogues sont à la fois remplies de marchandises alimentaires ainsi que de biens matériels servant aux activités d'orpillage. Les pirogues sont extrêmement chargées, aussi bien de personnes que de marchandises. Parfois, une partie de la cargaison peut être destinée pour Camopi.

Les commerces de Vila Brasil sont bien plus nombreux que ceux de la rive française, il y a plusieurs dizaines de commerces disséminés sur la rive brésilienne en face du bourg et des hameaux de Camopi. C'est là que de nombreux habitants de Camopi font leurs achats de produits alimentaires et manufacturés.

En complément de ce transport de marchandises, les Brésiliens en profitent pour réaliser du transport de personnes souhaitant se rendre sur le moyen Oyapock, ou bien au retour, souhaitant descendre le fleuve. Le trajet revient à 50€ - 400R\$ par personne.

L'entreprise Renaud précise qu'elle est parfois amenée à réaliser du transport de personnes sur l'Oyapock, mais cela reste occasionnel. Lorsque la pirogue chargée de marchandises monte à Camopi, ils sont en général deux piroguiers. Il est donc tout à fait possible sur le trajet retour de faire descendre des gens de Trois Sauts et Camopi désireux de réaliser le trajet. Toutefois, ce sont les Brésiliens qui dominent le transport de personnes entre le haut et le bas Oyapock car « *ils cassent les prix [...] ils seront toujours moins chers que nous* », précise l'entreprise Renaud. En effet, il lui faut compter autour de 1000-1200€ pour un voyage vers Camopi, or « *[les Brésiliens] ont des pirogues tous les jours. Nous on n'a pas de pirogue tous les jours... Si on vient nous voir et qu'on nous demande 50€ par personne... Je ne vais pas descendre pour 50€, si j'ai 5 personnes ça va me faire 250€, y'a même pas assez pour payer d'essence !* ».

I. Les infrastructures des transports fluviaux

L'étude a permis de recenser les pontons localisés à la fois sur les berges françaises et brésiliennes du fleuve, sur le bas Oyapock. Ce sont principalement des pontons privés en bois qui sont localisés de part et d'autre du fleuve. Il existe des pontons communaux flottants à Saint-Georges de l'Oyapock et Tampack. A Trois Palétuviers et Oiapoque, ce sont des pontons communaux en béton qui sont à la charge de la commune.

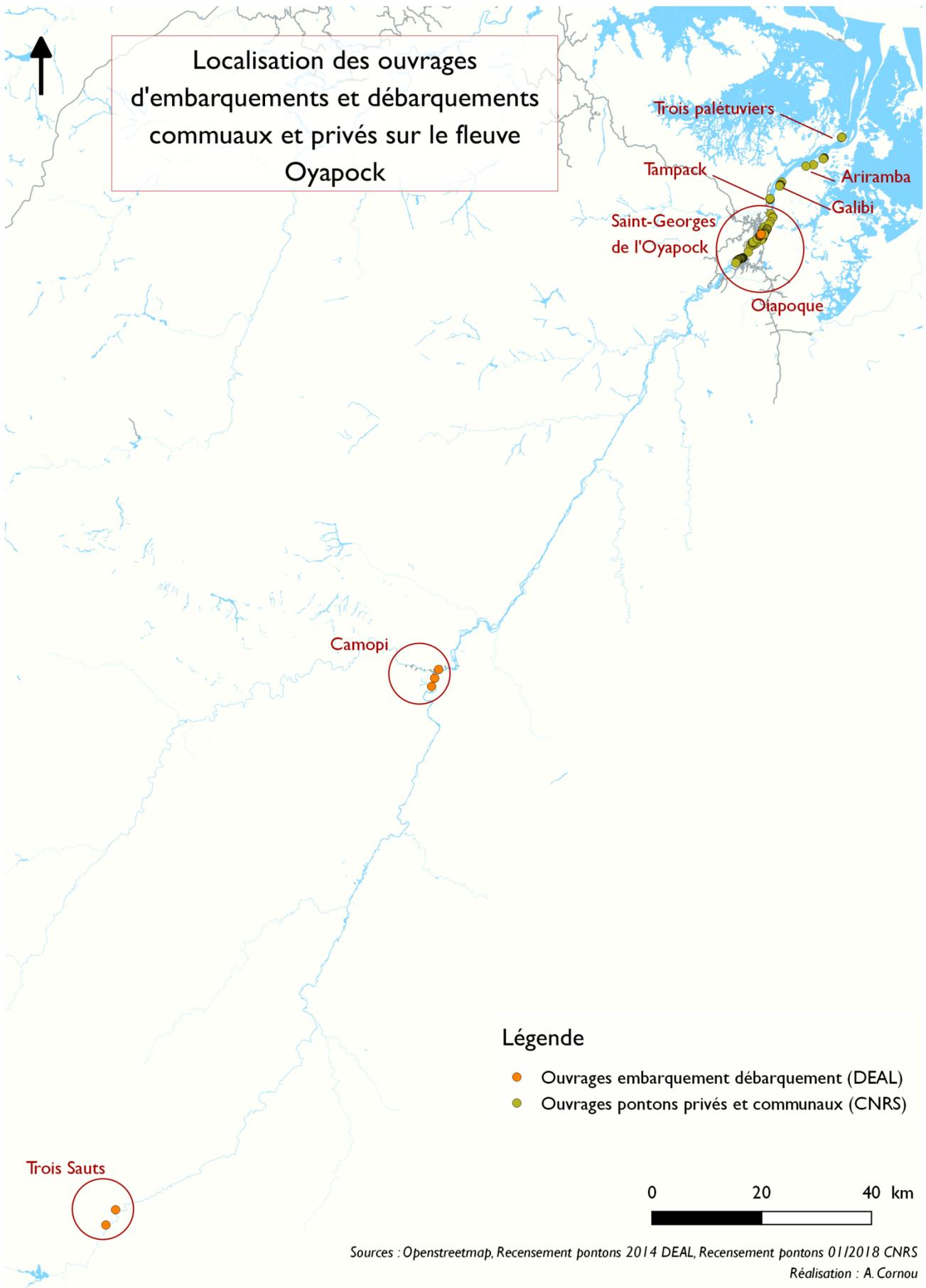
Un recensement réalisé par la DEAL en 2014 avait permis de recenser les points d'embarquement et débarquement sur les rives françaises dans la partie du moyen et du haut Oyapock.

Au total, ce sont environ 145 pontons privés, de part et d'autre de la rive, qui sont situés entre Oiapoque et Trois Palétuviers. Saint-Georges de l'Oyapock possède notamment un ponton flottant public et deux pontons en béton. A Tampack, un ponton flottant est entretenu par les services de la commune, ainsi que le ponton de Trois Palétuviers.

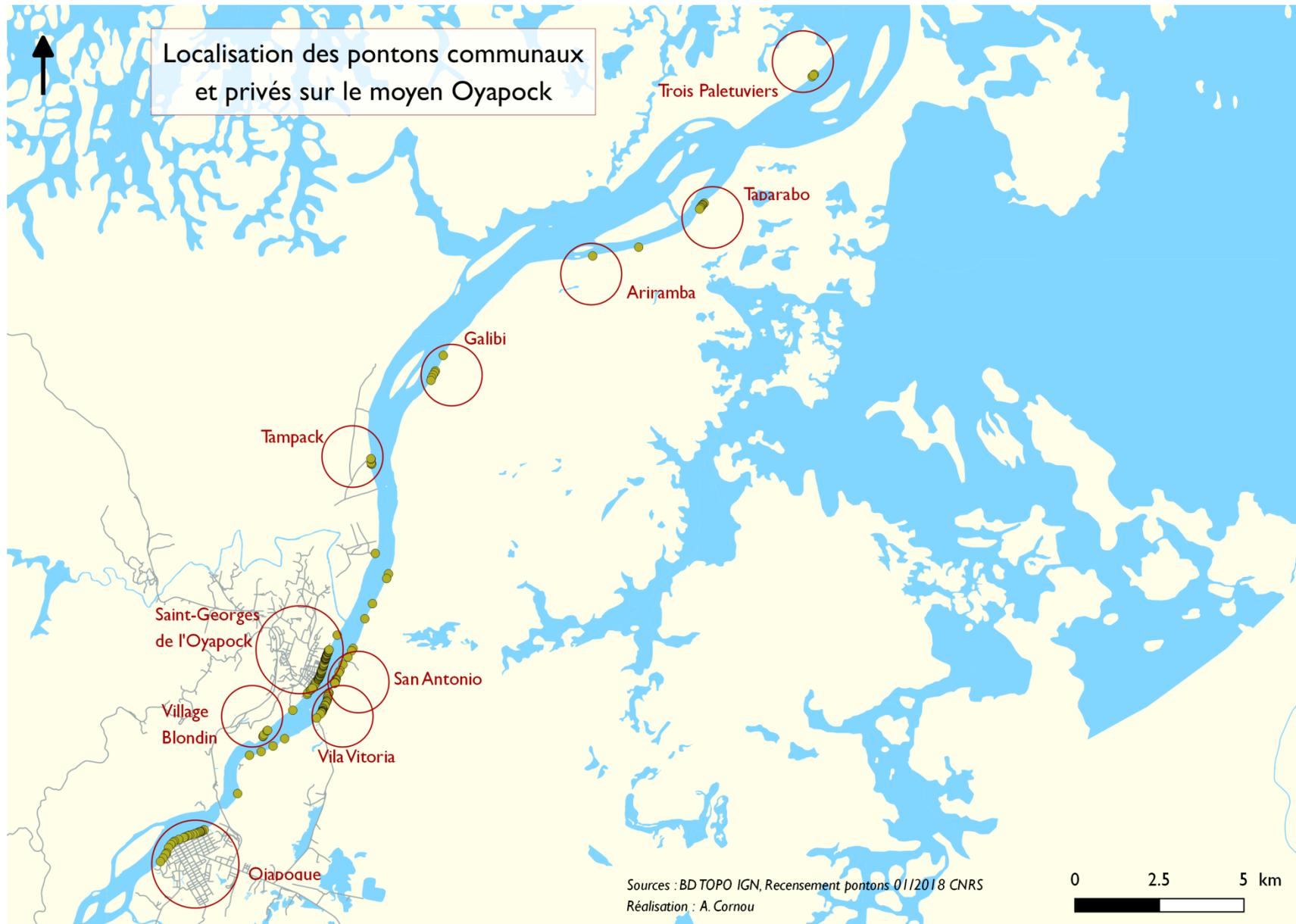
Du côté brésilien, les pontons de Taparabo et des villages amérindiens sont tous en bois. Parfois, les points d'appontement se restreignent à un tronc d'arbre flottant. Le ponton de Vila Vitoria a été construit par l'association de piroguiers APFVV. A Oiapoque, trois pontons sont bitumés et pris en charge par la commune : deux d'entre eux ont été refaits en novembre et décembre 2017.



Planche photographique 10 : Exemples de pontons le long de l'Oyapock



Carte 4 : Ouvrages d'embarquement et débarquement le long de l'Oyapock



Carte 5 : Recensement des pontons communaux et privés sur le bas Oyapock, janvier 2018



Carte 6 : Focus sur les pontons à Oiapoque, Vila Vitoria et Saint-Georges de l'Oyapock, recensement janvier 2018

PARTIE III : IMPLEMENTATION DE L'OITO

I. Institutions

Afin de recueillir la perception des acteurs concernés par la thématique des transports de l'Oyapock dans son ensemble sur le projet d'Observatoire, plusieurs entretiens semis-directifs ont été menés. Au total, 21 entretiens ont été menés, à la fois avec les parties françaises et brésiliennes.

Ces entretiens ont permis de connaître les données recensées par chacun des acteurs et leurs intérêts et besoins vis-à-vis de l'OITO :

FRANCE	BRESIL
Consul honoraire de Macapá	Mairie d'Oiapoque
Chambre de Commerce et d'Industrie de Guyane	G. da Vilhena Silva, UNIFAP
Collectivité Territoriale de Guyane Direction des Transports Antenne de l'Est	Président COMFCOI
Mairie de Saint-Georges de l'Oyapock	Président COOPTUR
Centre de Santé de Saint-Georges de l'Oyapock	Président APFVV
DEAL Services FLAG et ISR	Consulat du Brésil à Saint-Georges de l'Oyapock
Direction de la Mer	Lunay Entreprise
Direction Régionale des Douanes	IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renovaeis
Préfecture de Guyane – Service coopération	
Direction Départementale de la Police Aux Frontières	
Gendarmerie de Saint-Georges de l'Oyapock	
Union Guyanaise des Transporteurs Routiers	
Entreprise Renaud	

Certains entretiens n'ont pas pu être réalisés, bien que ces acteurs soient tout autant légitimes et concernés par le projet d'Observatoire :

FRANCE	BRESIL
Comité du Tourisme de Guyane	Police Fédérale
Communauté de Commune de l'Est Guyanais	Receita Fédérale
Mairie d'Ouanary	SEBRAE - Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
Mairie de Camopi	Secrétariat da Fazenda SEFAZ

La mise en place de l'Observatoire impliquera de rencontrer ces acteurs à l'avenir. De plus, la liste n'étant pas exhaustive, il se peut que d'autres participants à l'Observatoire s'insèrent dans ce projet au fil du temps. Par ailleurs, l'Observatoire International des Transports sur l'Oyapock ayant une vocation binationale entre la France et le Brésil, il conviendra de concerter tout particulièrement les acteurs brésiliens et de communiquer plus largement sur l'OITO. La coopération avec le Brésil doit être un point fort de l'OITO, car les transports sur le fleuve, et désormais sur le pont, deviendront des enjeux essentiels du bassin de vie de l'Oyapock.

Dans l'ensemble, les acteurs rencontrés ont tous présenté un intérêt et une envie de voir l'Observatoire se monter. Dans un premier temps, c'est le moyen d'accroître la connaissance en termes de transports sur le bassin de vie, thématique sur laquelle les institutions ont encore trop peu de visibilité. Un premier besoin demande donc de construire, organiser et actualiser au fil du temps l'ensemble des informations qui peuvent être récoltées ou mutualisées entre les acteurs. En effet, les acteurs rencontrés possèdent chacun des informations hétérogènes et multiples concernant les transports sur l'Oyapock. Bien que certaines données puissent paraître à première vue déconnectées de la compétence d'un organisme, il se peut en réalité qu'en prenant connaissance des données annexes et composites, l'action publique soit mieux décidée à terme. Quoi qu'il en soit, l'acquisition de savoirs sur cette thématique ne peut qu'améliorer la compréhension des dynamiques du bassin de vie.

I. Propositions d'indicateurs

Un indicateur est une donnée quantitative qui permet de caractériser une situation évolutive, une action ou les conséquences d'une action pour les évaluer et les comparer à leur état à d'autres dates, passées ou projetées, ou aux états à la même date d'autres objets similaires⁴¹. L'indicateur peut également être une variable qualitative, qui permettra d'apprécier un phénomène ou une action à partir des objectifs exprimés, sous formes de valeurs normatives

⁴¹Définition de l'Institut Français de l'Environnement (IFEN)

ou comparatives. Finalement, les indicateurs visent à donner une représentation la plus proche possible d'une réalité complexe. Par ailleurs, plus l'on multiplie les indicateurs, plus les probabilités de refléter la réalité complexe par l'indicateur augmentent.

La définition et le mode d'obtention de l'indicateur ont autant d'importance que ses valeurs successives dans le temps. L'indicateur territorial doit également être localisé et daté. En fin de compte, un bon indicateur doit :

- Être calculable : exprimable par des formules ou algorithmes, ou par les données disponibles
- Être facile à interpréter : l'indicateur est synthétique et parlant
- Permettre de dégager des tendances et être représentatif
- Refléter des modifications, si le niveau de sensibilité est correctement défini

Il faut bien comprendre qu'il y a une différence entre les données brutes et les indicateurs. Les données brutes sont détaillées et basiques. A partir de celles-ci, il est possible de les agréger pour obtenir des éléments statistiques. Les indicateurs, sont justement constitués de données agrégées, à partir de données brutes ou de données statistiques. Par la suite, il est possible de définir des indicateurs synthétiques, qui sont alors une agrégation d'indicateurs. Enfin, on aboutit à un ensemble cohérent d'indicateurs, présentant une cohérence optimale pour suivre une problématique.

Préalablement à la définition d'indicateur, il convient de s'assurer que les données sources sur lesquelles s'effectuent les traitements :

- Sont disponibles et accessibles (rapport coût/avantage raisonnable)
- Sont de qualité connue et documentées
- Ont un producteur identifié, qui mettra à jour la donnée entre T0 et T1
- Seront mises à jour de manière régulière par les procédures fiables

Les données brutes ne sont pas simplement livrées pour l'Observatoire, elles doivent être construites avec un objectif, pour une compréhension donnée, par une certaine personne et dans un contexte précis.

Un indicateur doit être retenu si les rubriques suivantes peuvent être renseignées :

- Définition : titre précis, mode de calcul
- Collecte : données brutes, source, propriétaire, accessibilité
- Processus d'actualisation : source, fréquence, méthode
- Interprétation : comparaison aux objectifs, définition de l'échelle

- Représentation : tableau, diagramme, carte
- Limites et difficultés

Ces critères sont particulièrement importants dans le cas où les personnes analysant les indicateurs ne sont pas forcément celles qui les ont produits.

L'étude propose ici des indicateurs qui pourraient être mis en place pour l'Observatoire International des Transports sur l'Oyapock. Ces propositions sont à considérer avec précaution, puisque lors de la mise en place de l'Observatoire, ces indicateurs devront être à nouveau définis et validés en accord avec l'ensemble des parties prenantes.

25. Indicateurs du transport de marchandises

<i>Nom de l'indicateur</i>	Echanges de marchandises entre Saint-Georges de l'Oyapock et Oiapoque – Echelle macro
<i>Description</i>	Marchandises arrivant et partant du bureau des douanes de Saint-Georges de l'Oyapock : importations et exportations (en tonnes et valeurs marchandes par catégorie de douane).
<i>Collecte</i>	Recensement de la donnée de la part de la Direction Régionale des Douanes de Guyane
<i>Processus d'actualisation</i>	Annuelle
<i>Interprétation</i>	Il s'agit d'observer les marchandises échangées entre la France et le Brésil, à une échelle plus fine : les marchandises qui transitent précisément sur le fleuve de l'Oyapock. Cet indicateur permettra de connaître quelles marchandises seront probablement amenées à circuler sur le pont. L'indicateur servira par exemple à anticiper et organiser les chaînes de transport dans la continuité Cayenne – Macapá.
<i>Représentation</i>	Histogrammes Graphes linéaires d'évolution pour les produits régulièrement importés/exportés
<i>Limites-difficultés</i>	Marchandises regroupées en catégories douanières, donc manque de détail.

<i>Nom de l'indicateur</i>	Echanges de marchandises entre Saint-Georges de l'Oyapock et Oiapoque – Echelle micro
<i>Description</i>	Marchandises circulant dans le triangle Saint-Georges de l'Oyapock, Oiapoque et Vila Vitoria à l'échelle individuelle : pratiques d'achats de part et d'autre du fleuve.
<i>Collecte</i>	Enquêtes et questionnaires auprès des habitants du bassin de l'Oyapock (en veillant à la représentativité de l'échantillon).
<i>Processus d'actualisation</i>	Annuelle
<i>Interprétation</i>	Il s'agit d'observer les pratiques marchandes des

	habitants : qu'est ce qui est recherché de part et d'autre du fleuve ? Pour quelles raisons ? (tarifs ou indisponibilité des produits ?) Ceci permet de mieux connaître les échanges informels de biens sur la frontière. Ceci peut également révéler les besoins des habitants de part et d'autre du fleuve concernant des produits spécifiques uniquement retrouvés dans un des pays.
<i>Représentation</i>	Histogrammes et secteurs
<i>Limites-difficultés</i>	Les circuits de marchandises illégales seront difficiles voire impossible à estimer. Echantillonnage doit être représentatif.

26. Indicateurs des mobilités de personnes

<i>Nom de l'indicateur</i>	Activité de piroguiers <i>catraieiros</i> (qui pourra être scindé en trois indicateurs pertinents –nb de trajet-nb de personnes transportées-estimation des revenus des piroguiers)
<i>Description</i>	Evolutions et changements relatifs à l'activité des « taxi-piroguiers » entre Saint-Georges de l'Oyapock, Vila Vitoria et Oiapoque
<i>Collecte</i>	Recensement trimestriel auprès des 5 associations et coopératives, lors des réunions mensuelles auxquelles les piroguiers se doivent d'assister
<i>Processus d'actualisation</i>	Trimestrielle
<i>Interprétation</i>	Il s'agit de recenser de manière régulière dans l'année auprès des piroguiers : <ul style="list-style-type: none"> • Une estimation du nombre de trajets réalisés • Une estimation du nombre de personnes transportées • Une estimation du revenu Chaque année le nombre de membres dans l'association pourra être répertorié. Cette donnée est essentielle pour apercevoir les changements de déplacements au sein du bassin de vie. L'indicateur sera révélateur du déclin de l'activité, ou de son maintien, auquel cas il pourra attester d'une complémentarité pont/pirogue.
<i>Représentation</i>	Histogrammes Graphes linéaires d'évolution annuelle
<i>Limites-difficultés</i>	L'estimation du revenu des piroguiers est compliquée à approcher. De plus, la pluriactivité des piroguiers rends difficile cette estimation.

<i>Nom de l'indicateur</i>	Transport de personnes sur le fleuve
<i>Description</i>	L'indicateur devra pouvoir révéler quantitativement le nombre de personnes utilisant la pirogue pour se déplacer entre Vila-Vitoria, Saint-Georges de l'Oyapock et

	Oiapoque. Il serait également pertinent de rajouter le trafic longitudinal entre le bas Oyapock et le moyen et haut Oyapock.
<i>Collecte</i>	Phases de comptages avec une méthode reproductible (méthode développée par Creté 2015 et reprise dans la présente étude) et répétitive pour l'obtention de moyennes journalières ou hebdomadaires Données quantitatives récoltées par vidéo à l'aide d'une caméra suivi d'un algorithme
<i>Processus d'actualisation</i>	Annuel
<i>Interprétation</i>	L'indicateur sert à quantifier le nombre de personnes utilisant la pirogue pour traverser le fleuve. Cette donnée pourra être comparée au flux de personnes sur le pont. Cela permet de démontrer l'ampleur et le rythme d'évolution des habitudes de déplacements des habitants du bassin de vie.
<i>Représentation</i>	Histogrammes Graphes linéaires d'évolution annuelle
<i>Limites-difficultés</i>	Les personnes traversant de nuit ne seront pas comptabilisées.

<i>Nom de l'indicateur</i>	Transport de personnes sur le pont
<i>Description</i>	L'indicateur décrit quantitativement le nombre de personnes transitant sur le pont.
<i>Collecte</i>	Recensement au pont de Saint-Georges de l'Oyapock réalisé par la Direction de la Police aux Frontières, recueil à la préfecture.
<i>Processus d'actualisation</i>	Mensuel
<i>Interprétation</i>	L'indicateur sert à quantifier le nombre de personnes utilisant le pont pour traverser le fleuve. La donnée est recensée quotidiennement par les services au pont, mais des moyennes journalières, hebdomadaires, mensuelles ou annuelles pourront être calculées. L'indicateur sera à mettre en lien avec le nombre de personnes transitant sur le fleuve grâce aux « taxis-pirogues ». Il a pour but d'observer les évolutions de fréquentation du pont.
<i>Représentation</i>	Histogrammes Graphes linéaires d'évolution annuelle
<i>Limites-difficultés</i>	Non identifiées

Ces deux indicateurs, au lieu d'être exprimés en nombre de personnes peuvent aussi être exprimés en nombre de trajets : en observant le nombre de pirogues sur le fleuve (ce que permet de faire la caméra) et le nombre de véhicules passant par le pont ainsi que le nombre de personne dans chaque véhicule. Cette donnée est néanmoins moins précise, puisque le nombre de personnes dans une pirogue et un véhicule est variable.

27. Indicateur économique

<i>Nom de l'indicateur</i>	Equipements en véhicules
<i>Description</i>	Taux de véhicules motorisés par ménages (taux d'équipement de l'INSEE), à Saint-Georges de l'Oyapock et Oiapoque
<i>Collecte</i>	Statistiques du gouvernement (Brésil et Guyane) Statistiques IBGE et INSEE Enquêtes auprès des habitants (évaluer la représentativité de l'échantillon)
<i>Processus d'actualisation</i>	Annuelle
<i>Interprétation</i>	Sont concernés les habitants de Saint-Georges de l'Oyapock et du bourg d'Oiapoque, incluant le village de Vila Vitoria. Il s'agit d'observer une fois par an l'évolution du taux d'équipement en véhicules motorisés des ménages. Cet indicateur a pour objectif de répondre aux questions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> • Est-ce que les ménages s'équipent davantage en véhicules ? Quels types de véhicules ? Ou est-ce le nombre de ménage qui augmente ? • Dans le cas où les ménages empruntent davantage le pont, est-ce le pont qui induit une augmentation du nombre de véhicules dans la région ?
<i>Représentation</i>	Graphes linéaires
<i>Limites-difficultés</i>	Non identifiées

28. Indicateur de déplacement des populations

<i>Nom de l'indicateur</i>	Déplacements juridiquement légaux à la frontière
<i>Description</i>	Cet indicateur a pour objectif de constater les déplacements légaux de personnes à la frontière.
<i>Collecte</i>	Nombre de visa délivrés auprès de Brésiliens souhaitant se rendre en Guyane Française, en approchant le nombre d'entre eux passant l'Oyapock par le pont ou le fleuve. Nombre de cartes transfrontalières distribuées par la Préfecture de Guyane et la Police Fédérale
<i>Processus d'actualisation</i>	Annuelle
<i>Interprétation</i>	L'indicateur permet de dessiner la part de flux formels et informels à la frontière Guyane / Amapá. Cet indicateur est à mettre en perspective avec le nombre de personnes totales se déplaçant par le pont et la pirogue. De plus, grâce au Visa il serait possible de connaître la durée des visites en Guyane, ou encore de relier ces déplacements au tourisme, à la famille, au travail ou à la santé. Les données brutes de la carte transfrontalière des deux Etats informeront sur la part de flux locaux et légaux.

<i>Représentation</i>	Histogrammes
<i>Limites-difficultés</i>	Cet indicateur ne compte que les légaux, donc tous les illégaux ne sont pas comptés, ce qui biaise l'estimation des volumes de déplacements réels.

<i>Nom de l'indicateur</i>	Motifs de la traversée de la frontière
<i>Description</i>	Cet indicateur a pour objectif d'enregistrer et quantifier les raisons pour lesquelles les déplacements entre les rives françaises et brésiliennes sont réalisés.
<i>Collecte</i>	Questionnaires et enquêtes auprès des habitants du bassin de vie de l'Oyapock Entretiens auprès des professionnels du tourisme et de la santé (cf. méthodologie développée plus bas)
<i>Processus d'actualisation</i>	Annuelle
<i>Interprétation</i>	Il s'agit à l'aide de cet indicateur de s'informer sur les motifs de déplacements : achats, travail, santé, famille/amis, tourisme,...Il permet de comprendre les raisons principales pour lesquelles les habitants se déplacent. L'indicateur sera à mettre en lien avec l'usage du pont : <ul style="list-style-type: none"> • Est-ce que le pont est plus emprunté pour des motifs particuliers ? • Y-a-t-il un mode de déplacement privilégié selon le motif de la traversée ?
<i>Représentation</i>	Histogrammes et secteurs
<i>Limites-difficultés</i>	Certaines personnes peuvent considérer ces questions comme trop intrusives surtout si le motif de la traversée ou bien le statut de la personne sont illégaux.

I. Mise en place de l'OITO

Deux conditions sont importantes et à considérer dès l'origine de l'Observatoire :

- L'OITO doit avoir des utilisateurs et des fournisseurs de données identifiés
- L'observatoire suppose une maîtrise d'ouvrage (qui assurera le pilotage) et des partenariats : ce qui nécessite un cahier des charges précisant le rôle de chacun

L'Observatoire International des Transports de l'Oyapock devra alors savoir répondre aux points présentés ci-dessous. Cette étude n'étant qu'une pré-configuration, ces éléments de fonctionnement sont exposés à titre de proposition.

29. Objectif(s)

Pourquoi cet observatoire ? Quels sont les déclencheurs du besoin d'observer ? Quelles sont les attentes implicites ou explicites ? Que voulons-nous et que pouvons-nous observer ?

L'Observatoire International des Transports sur l'Oyapock est initialement pensé pour accroître la connaissance dans le domaine des transports sur l'Oyapock, et en parallèle, pour évaluer l'évolution d'un projet non négligeable qui nécessite un suivi dans le temps : le pont binational de l'Oyapock. Mais au-delà, il permettra de mieux comprendre les évolutions dans les mobilités des personnes et des biens sur cette frontière franco-brésilienne, la plus longue que possède la France.

Préalablement à l'Observatoire, la présente étude recense les données sources potentielles et propose des indicateurs pertinents et calculables. Une fois ces prérequis remplis, il est nécessaire de recueillir l'état d'esprit des partenaires du projet, grâce à des réunions de travail et des entretiens spécifiques avec les partenaires. Enfin, il faudra étudier la planification et l'organisation de l'Observatoire dans le temps. Ces étapes devront faire l'objet d'une seconde phase d'analyse pour la mise en place de la gouvernance de l'Observatoire.

30. Acteurs partenaires

Quels sont les métiers impactés ? Qui observe ? Qui est porteur de l'Observatoire ? Quelles autres structures sont impliquées ou disposent déjà de dispositif d'observation ? Comment se répartissent les rôles ?

Un comité de pilotage est indispensable pour la gouvernance d'un observatoire. Une telle instance décisionnelle devra donc être définie pour l'OITO. Ce comité, constitué notamment par les financeurs de l'Observatoire, prend les décisions relatives aux objectifs de l'OITO.

Bien que la DEAL Guyane ne devienne pas forcément la structure porteuse de l'OITO, sa place est naturellement définie parmi les parties associées, d'autant plus qu'elle a investi dans les études contribuant à la naissance de l'Observatoire. Finalement, la structure porteuse de l'Observatoire sera celle qui possède le temps, la ressource humaine, les moyens financiers, et qui sera alors vue comme légitime par les autres partenaires. En Guyane, trois structures sont à première vue compétentes pour porter les Observatoires :

- La Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Guyane
- La Collectivité Territoriale de Guyane
- L'Agence d'Urbanisme et de Développement de la Guyane

La liste suivante est une proposition d'acteurs pouvant être partenaires du futur OITO :

GUYANE - FRANCE	AMAPA - BRESIL
<ul style="list-style-type: none"> • Direction de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement Guyane DEAL • Centre National de Recherche Scientifique • Préfecture de Guyane • Collectivité Territoriale de Guyane 	<ul style="list-style-type: none"> • Prefeitura Oiapoque (Mairie) • Police Federal • Receita Federal • Universidade Federal do Amapá UNIFAP • CCI Oiapoque

<ul style="list-style-type: none"> • Agence d'Urbanisme et de Développement de Guyane • Mairie de Saint-Georges de l'Oyapock • Direction Départementale de la Police aux Frontières • Direction Régionale des Douanes de la Guyane • Chambre de Commerce et d'Industrie de Guyane • Communauté de Communes de l'Est Guyanais • Rectorat • Agence Régionale de Santé • Direction de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt - Service Vétérinaire • Agence Française de Développement • ONF 	
---	--

Un comité technique est par ailleurs requis pour animer l'Observatoire. Il est en charge de la conception et du suivi technique de l'Observatoire. Ce comité est le validateur des données acquises. Les experts légitiment leur rôle en fournissant des indicateurs aux donneurs d'ordre. D'ailleurs, plus les indicateurs seront performants, plus ils seront accessibles par les personnes moins connaisseuses.

Enfin, des groupes thématiques peuvent être déclinés selon les domaines d'observation définis. Ils sont constitués d'experts, de producteurs de données et d'utilisateurs. Les groupes thématiques se chargent de la conception et de la validation des indicateurs qui correspondent à leur sujet. Les groupes thématiques suivants pourraient être envisagés :

- Transport de marchandise (échelle macro et micro)
- Transport de personnes (fleuve et pont)
- Evolution de l'activité des piroguiers (nécessitant de travailler en étroite relation avec les piroguiers, ce groupe de travail pourrait être mis en place avec les universitaires du Campus de l'UNIFAP d'Oiapoque)
- Développement économique du bassin de Saint-Georges de l'Oyapock – Oiapoque, et commerce international

La grille d'entretien suivante est un outil qui permettra d'identifier les acteurs participant à l'OITO et de définir leur rôle au sein de l'Observatoire. Les partenaires pourront être distingués à plusieurs niveaux : décisionnaires, mobilisés pour de l'information, créateurs de données, bénéficiaires de l'observatoire, utilisateurs finaux,...

--

Quels sont vos besoins ?

- *Trafic longitudinal, trafic transversal, trafic de personnes, trafic de marchandises, type de marchandise, quantité de marchandises, réglementations, transport scolaire, pêche, temps de transport, entreprises dans le domaine du transport, transport touristique, transport scolaire...*
- *Quel périmètre géographique du fleuve ?*

Est-ce que l'OITO peut contribuer à améliorer votre activité ? (Evaluation de la pertinence de l'OITO selon la structure)

- *Pertinence faible / moyenne / élevée*
- *Amélioration d'une ou des activités de l'acteur identifié / aucune amélioration / nouvelles activités*

Quelles sont vos données disponibles ?

- *Sur quelle thématique ?*
- *Donnée quantitative et/ou qualitative*
- *Comment est produite cette donnée : périodicité, niveau de détail, automatique ou ressource humaine,... ?*
- *Niveau de confidentialité des données à définir*

Quelle serait votre participation dans l'Observatoire ?

- *Comité de pilotage*
- *Structure générant des données*
- *Structure utilisant des données*
- *Structure analysant des données*
- *Combinaison générateur / utilisateur / analyste*
- *A quelle fréquence et pour quelle durée*

Quel serait la ou les personnes ressources au sein de votre structure ? Quelle degré d'implication (si possible quantifiable en ETP) ?

Quelle enveloppe financière pourriez-vous apporter à l'OITO ?

31.

32. Domaine et données

Qu'est-ce que l'Observatoire cherche à observer ? Quels domaines ? Quelles problématiques ?

L'OITO observe les mobilités sur le fleuve Oyapock. Le périmètre de l'OITO recoupe en réalité plusieurs thématiques : le transport de marchandises (importations et exportations avec le Brésil), les déplacements liés au tourisme, à la santé, au travail, aux achats personnels, le transport scolaire,... Ainsi, l'étude des transports sur l'Oyapock implique forcément de se pencher sur les thématiques annexes pour comprendre les enjeux liés aux déplacements sur la frontière : échanges marchands entre la France et le Brésil, économie locale informelle, secteur de la pêche, transports scolaires, tourisme, enjeux sanitaires et accès aux soins à la frontière, évolutions démographiques du bassin de vie,...

L'Observatoire pourra être alimenté par les données provenant des différents partenaires. Ces partenaires recensent actuellement des données brutes : il s'agira de détailler la méthode de collecte et de mettre en forme ces données pour qu'elles puissent être agrégées.

Certaines données devront cependant être créées. De nouvelles phases de comptages seront à prévoir, ainsi que des questionnaires avec les habitants. Ceci permet à minima de recueillir un discours et des ressentis, qui sont essentiels à la compréhension des évolutions dans le bassin de vie.

Dans les conventions partenariales, il s'agira de bien préciser que même si les données peuvent être en diffusables, chacun reste l'unique propriétaire des données.

33. Localisation

Quelle est la localisation des territoires à observer ? Quelle est leur inscription spatiale et leurs échelles à appréhender ? Quelles sont leurs interrelations ?

En observant les mobilités de l'Oyapock, on peut définir trois espaces géographiques :

- Le transport longitudinal sur le fleuve, de l'amont jusqu'à l'estuaire
- Le transport « transversal » sur le fleuve, sur le bas Oyapock, entre Vila Vitoria, Oiapoque et Saint-Georges de l'Oyapock
- Le transport sur le pont de l'Oyapock

Le transport longitudinal sur le fleuve pourrait également être constitué par deux sous-ensembles :

- Le transport du bas-cours du fleuve, où se trouvent Oiapoque et Saint-Georges de l'Oyapock, jusqu'à l'amont dans la commune de Camopi.
- Le transport sur la partie aval du fleuve : à partir d'Oiapoque et de Saint-Georges de l'Oyapock jusqu'à l'estuaire.

34. Outils et méthode

Comment se fait l'observation ? Quels outils, quels processus, quelles méthodes sont mis en place pour alimenter l'Observatoire ?

Les transports de l'Oyapock relevant encore du secteur informel, les méthodes de collecte des données devront particulièrement inclure des phases d'observation sur le terrain.

Ainsi, de nouvelles sessions de comptages devront être organisées. Il faudra également veiller à ce qu'elle soit aisément reproductible, par des personnes différentes.

Par ailleurs, le projet d'installation d'une caméra pourrait de manière complémentaire contribuer à quantifier le nombre de pirogues passant sur le fleuve. En effet, l'OHM Oyapock a pour projet de mettre en place une caméra pour quantifier et caractériser le trafic fluvial de

manière exhaustive. Cette caméra enregistrera une base d'images dans laquelle seront répertoriées et visibles l'ensemble des embarcations passant sur un tronçon défini du fleuve. Grâce aux données vidéo enregistrées par la caméra, une analyse en temps réel et sur le long-terme du flux d'embarcations sera possible. Il est prévu de disposer la caméra sur la partie française du pont bi-national. Le pont enjambe le fleuve à mi-chemin du trajet fluvial à réaliser pour rejoindre les bourgs de Saint-Georges de l'Oyapock et Oiapoque, c'est donc sous le pont que se concentrent les flux de pirogues. Par la suite, des algorithmes permettront d'extraire de manière automatisée les différents objets en mouvement sur le fleuve et d'acquérir les informations souhaitées. Dans ce projet, il est prévu de caractériser la fréquence de passage et le type d'embarcations qui se déplacent. En effet, outre l'analyse quantitative du nombre d'embarcations se dirigeant soit vers l'amont ou vers l'aval du fleuve, l'algorithme caractérisera l'embarcation selon sa forme : tapouille de pêche, pirogue avec ou sans toit, barque... Il est à noter que techniquement la caméra ne pourra pas compter les personnes présentes sur les embarcations et ne fonctionnera pas de nuit. Critères qui constituent les limites de l'usage de cette caméra.

Ce suivi scientifique s'inscrit dans une démarche d'observation en temps réel du flux d'embarcation, et permettra une meilleure approche de l'évolution du trafic fluvial suite à l'ouverture du pont et sur le long-terme. Plus largement, il sera possible de mieux connaître l'impact de l'ouverture du pont sur les métiers des piroguiers taxis – *catraieiros*. L'OHM étant intégré au Laboratoire d'Excellence DRIHM, ce projet de suivi scientifique par vidéo a reçu des financements pour la mise en place du dispositif. Ces données permettront alors d'enrichir le futur Observatoire International des Transports de l'Oyapock. Amorcé par le CNRS, ce projet s'inscrit tout autant dans un besoin mutuel de connaissance et d'information sur le trafic fluvial de l'Oyapock.

De même, un autre outil à maintenir pour alimenter l'Observatoire, serait de continuer à mener des questionnaires, avec des échantillons représentatifs. Ces questionnaires pourront être précis et poussés selon certaines thématiques, ou au contraire avoir pour objectif l'obtention d'informations qualitatives. L'OHM Oyapock pourra continuer à mener ce travail, ou *a minima*, le coordonner, tout dépendra du financement.

35. Organisation temporelle

Quand faut-il mesurer ? Quand faut-il mobiliser les acteurs ? Quelles sont les étapes de développement de l'Observatoire ?

Au commencement de l'Observatoire, les acteurs pourraient être mobilisés deux fois par an. Une période de collecte de données et d'analyse est préalablement nécessaire avant la concertation et la création des indicateurs : c'est dans ce cadre que s'inscrit cette étude.

Il est encore relativement délicat de définir pour le moment l'organisation dans le temps de l'OITO. Dans tous les cas, l'animation de l'Observatoire devra se faire en continu, pour éviter les possibles démotivations des partenaires.

D'ores et déjà, il est possible d'organiser un groupe de travail (qui sera évolutif) avec tous les partenaires afin de permettre d'arriver à lancer cet Observatoire des transports dans les meilleurs délais.

36. Synthèse

Dans l'ensemble, les institutions montrent une forte volonté de voir l'Observatoire International des Transports sur l'Oyapock être mis en place. Il permettra d'accroître la connaissance et les réflexions sur les transports de ce fleuve. Il pourra aussi dégager des pistes d'améliorations des conditions de fonctionnement actuel et servir d'outil d'analyse des besoins, structurels, organisationnels ou réglementaires.

Les données constituent le matériel essentiel du fonctionnement de l'Observatoire pour la réalisation de statistiques, rapports et notes d'information. Néanmoins, les principales difficultés rencontrées dans la mise en œuvre d'observatoires du territoire ne sont pas d'ordre technique. En réalité, les aspects stratégiques liés à la pertinence du dispositif d'observation (indicateurs) et la mise en œuvre des partenariats sont beaucoup plus délicats à traiter. Finalement, les Observatoires dépendent le plus souvent de la capacité des organismes à coopérer et à dépasser les clivages politiques ou administratifs.

La création de l'OITO étant majoritairement bien perçue, il faut maintenant encourager la mise en réseau des acteurs. L'Observatoire ne doit pas être centré sur un seul organisme mais sur la dimension partenariale qui ouvrira sur l'échange des visions et le partage des informations. De plus, pour davantage de cohérence l'Observatoire devra associer les partenaires brésiliens : le volet transfrontalier ne doit pas être négligé mais intégré à l'analyse globale. L'Observatoire International des Transports sur l'Oyapock serait l'opportunité :

- De suivre et analyser l'évolution des transports sur l'Oyapock, en observant quantitativement et qualitativement les multiples flux de transport
- D'anticiper les effets du pont dans une vision prospective d'aménagement et de développement économique ou commercial.
- D'être un moteur de la coopération transfrontalière pour mutualiser les connaissances entre les deux Etats
- De guider l'action publique et orienter la décision lors de mise en place d'adaptations et réglementations dans le bassin de l'Oyapock

BIBLIOGRAPHIE

ETUDES ET RAPPORTS

CRETE C., 2015, Piroguiers, flux et structuration de l'espace. Les piroguiers de l'Oyapock et le pont binational. Université Joseph Fournier Grenoble, 121p.

CEROM, AFD, IEDOM, INSEE, 2011, Guyane-Amapá Mieux Structurer les territoires pour intensifier les échanges, 72p.

DE VILHENA SILVA G., 2016, Support de présentation de l'étude : La spatialité du travail des catraieiros dans la frontière Brésil-Guyane : le tourisme et l'interface environnementale, Universidade Federal do Amapá UNIFAP, 22p.

FILLIPI M., 2016, «Réglementations et pratiques fluviales sur le bassin du bas Oyapock, un territoire aux confins de l'Amazonie», Mémoire Master 2 Politiques Environnementales et Pratiques Sociales, OHM, Toulouse, 89p.

GRANGER S., La Guyane et le Brésil ou la quête d'intégration continentale d'un département français d'Amérique, Thèse de doctorat en géographie, Université Paris 3, 857 p., 2012.

GRANGER S., Guiana francesa, um território europeu e caribenho em via de "sul-americanização" ? , Confins, 2008.

IEDOM, Rapport annuel Guyane 2016, Edition 2017, 176p.

NICOLAS S., 2017, Pou pon a dékolé ? Les mobilités marchandes en Guyane en voie de restructuration ? Université Paul-Valéry Montpellier III, 2017, 89p.

THEBAUX P., 2015, "Le pont de l'Oyapock: quels discours et quelles représentations des médias et des riverains?", Mémoire de Master 2 Eau, Université Montpellier 2, OHM Oyapock, 72 p.

ARTICLES EN LIGNE

BRISWALTER M., A Saint-Georges, « il y a un avant et un après » carte transfrontalière, Guyaweb publié le 13/04/216, Repéré sur : <http://www.guyaweb.com/actualites/news/societe/a-saint-georges-y-a-apres-carte-transfrontaliere/>

DOLLAH A., RUIZ L., Le pont. Society Février 2017, Repéré sur : <https://www.pressreader.com/france/society-france/20170203/282540133076262>

MAROT L., Les premières cartes de frontaliers enfin délivrées aux oyapockois brésiliens, France Info publié le 02/06/2015, Repéré sur : <https://la1ere.francetvinfo.fr/guyane/2015/06/02/les-premieres-cartes-de-frontaliers-enfin-delivrees-aux-oyapockois-bresiliens-260681.html>

NONATO JÚNIOR R., La France et le Brésil de l'Oyapock, quels enjeux bilatéraux entre développement et durabilité ? Confins n°24, 2015, Repéré sur : <http://journals.openedition.org/confins/10316>

DÉFINITIONS

Déplacement : Le déplacement est le mouvement d'une personne d'un lieu de départ vers un lieu d'arrivée. Il se caractérise par un motif et un seul. Un déplacement peut recouvrir l'usage d'un ou plusieurs modes de transport. Tout changement de motif entraîne un changement de déplacement. Deux déplacements successifs peuvent avoir le même motif.

Intermodalité : l'intermodalité est l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. En effet, pour aller d'un point à un autre, il est souvent nécessaire de combiner différents modes de transport. Il s'agit alors de transport multimodal, ou intermodal, ou plurimodal, ou combiné. L'expression **transport intermodal** désigne surtout le transport de marchandise, pour le transport de voyageurs on utilisera la notion plus générale d'**intermodalité** ou de **multimodalité**.

Mobilité : Dans son acception la plus générale, la mobilité désigne un changement de lieu.

Modes de transport : les modes de transport sont généralement classifiés selon les voies de communication utilisées : les transports terrestres (routier et ferroviaire), les transports maritime et fluvial et le transport aérien.

Trajet : Espace à parcourir pour aller d'un point à un autre

TABLE DES FIGURES

GRAPHIQUES

Graphique 1 : Répartition des catraieiros « taxis-piroguiers » travaillant entre Oiapoque, Saint-Georges de l’Oyapock et Vila Vitoria par association et coopératives.....	12
Graphique 2 : Catraieiros possédant ou louant leur pirogue.....	15
Graphique 3 : Proportions des salaires gagnés par les catraieiros. (Résultats de l’étude réalisée en 2015 par G. da Vilhena Silva où 30% des piroguiers ont été interrogés).....	19
Graphique 4 : Répartition des catraieiros selon l’âge.....	22
Graphique 5 : Répartition des catraieiros selon le lieu de résidence.....	22
Graphique 6 : Répartition des catraieiros de l’échantillon selon les coopératives et associations du bassin de l’Oyapock.....	23
Graphique 7 : Trajets moyens réalisés pour un catraieiro et par jour avant l’ouverture du pont.....	23
Graphique 8 : Trajets moyens réalisés pour un catraieiro et par jour après l’ouverture du pont.....	24
Graphique 9 : Nombre moyen de personnes transportées pour un catraieiro et par jour avant l’ouverture du pont.....	25
Graphique 10 : Nombre moyen de personnes transportées pour un catraieiro et par jour après l’ouverture du pont.....	25
Graphique 11 : Pourcentages des réponses obtenues à la question « votre activité a-t-elle diminué suite à l’ouverture du pont ? ».....	26
Graphique 12 : Pourcentages des réponses obtenues à la question « Comment percevez-vous l’évolution de l’activité des catraieiros à l’avenir ? ».....	26
Graphique 13 : Répartition parmi les catraieiros interrogés de ceux possédant une autre activité.....	27
Graphique 14 : Activité parallèle envisagée, parmi les catraieiros n’ayant pas encore initié de nouvelle activité.....	28
Graphique 15 : Activités alternatives envisagées par les catraieiros (Résultats de l’étude réalisée en 2015 par G. da Vilhena Silva où 30% des piroguiers ont été interrogés).....	28
Graphique 16 : Volonté des catraieiros de poursuivre leur profession.....	29
Graphique 17 : Répartition des réponses à la question « Avez-vous des projets d’adaptation pour pallier la diminution de l’activité de catraieiro ? ».....	30
Graphique 18 : Trajets entrants et sortants selon les sites d’observations, Saint-Georges de l’Oyapock, Oiapoque et Vila Vitoria, comparaisons 2015 (C. Crété) et 2017 (A. Cornou).....	34
Graphique 19 : Personnes entrées et sorties selon les sites d’observation, Saint-Georges de l’Oyapock, Oiapoque et Vila Vitoria, comparaisons 2015 (C. Crété) et 2017 (A. Cornou).....	35
Graphique 20 : Possession d’un véhicule parmi l’ensemble des enquêtés par lieu de résidence.....	39
Graphique 21 : Répartition pour 100 enquêtés de ceux possédant un véhicule motorisé selon le lieu de résidence.....	40
Graphique 22 : Répartition des modes de transport utilisés avant et après la traversée, origines et destinations confondues (données 2017).....	42

<u>Graphique 23 : Répartition des modes de transports utilisés avant et après la traversée du fleuve, origines et destinations confondues (Source : C. Crété, 2015).</u>	<u>42</u>
<u>Graphique 24 : Mode de déplacement utilisé avant la traversée par point d'origine.</u>	<u>43</u>
<u>Graphique 25 : Mode de déplacement utilisé avant la traversée par point d'origine.</u>	<u>45</u>
<u>Graphique 26 : Répartition des flux liés aux loisirs et tourisme selon la nationalité et par lieu de résidence.</u>	<u>64</u>
<u>Graphique 27 : Les flux liés à la santé selon le bourg d'origine.</u>	<u>66</u>
<u>Graphique 28 : Les flux liés à la santé selon la destination.</u>	<u>67</u>
<u>Graphique 29 : Les principaux motifs de la traversée (cités en ordre premier), origines et destinations confondues.</u>	<u>69</u>
<u>Graphique 30 : Les principaux motifs de la traversée en 2015 (Source C. Crété, 2015).</u>	<u>70</u>
<u>Graphique 31 : Les motifs de la traversée, origine et destination confondues.</u>	<u>71</u>
<u>Graphique 32 : Répartition des nationalités des enquêtés selon le lieu de résidence.</u>	<u>72</u>
<u>Graphique 33 : Motifs de la traversée pour les trajets à partir de Saint-Georges de l'Oyapock vers Oiapoque.</u>	<u>73</u>
<u>Graphique 34 : Motifs de la traversée pour les trajets à partir de Oiapoque vers Saint-Georges de l'Oyapock.</u>	<u>73</u>
<u>Graphique 35 : Motifs de la traversée pour les trajets à partir de Saint-Georges de l'Oyapock vers Vila Vitoria.</u>	<u>75</u>
<u>Graphique 36 : Motifs de la traversée pour les trajets à partir de Vila Vitoria vers Saint-Georges de l'Oyapock.</u>	<u>75</u>
<u>Graphique 37 : Perspectives sur les préférences de l'utilisation du pont et de la pirogue (Source : C. Crété, 2015).</u>	<u>77</u>
<u>Graphique 38 : Choix d'utilisation préférentielle de la pirogue.</u>	<u>79</u>
<u>Graphique 39 : Choix d'utilisation du pont, en parallèle de la pirogue.</u>	<u>79</u>
<u>Graphique 40 : Choix de non utilisation du pont.</u>	<u>80</u>
<u>Graphique 41 : Prospective sur l'utilisation du pont à l'avenir.</u>	<u>82</u>
<u>Graphique 42 : Importations du Brésil vers la Guyane en 2015, 2016 et premier trimestre 2017 (Source : Direction Régionale des Douanes de Guyane).</u>	<u>86</u>
<u>Graphique 43 : Exportations de la Guyane vers le Brésil en 2015, 2016 et 2017 (Source : Direction Régionale des Douanes de Guyane).</u>	<u>91</u>
<u>Graphique 44 : Types d'achats réalisés par les enquêtés à destination de Saint-Georges de l'Oyapock.</u>	<u>102</u>
<u>Graphique 45 : Types d'achats réalisés par les enquêtés à destination d'Oiapoque.</u>	<u>102</u>
<u>Graphique 46 : Achats réalisés à Oiapoque par les habitants de Saint-Georges de l'Oyapock (Source : S. Nicolas, 2017).</u>	<u>104</u>
<u>Graphique 47 : Achats réalisés à Oiapoque, données 2017, A. Cornou.</u>	<u>104</u>
<u>Graphique 48 : Achats alimentaires réalisés par les enquêtés à destination de Saint-Georges de l'Oyapock.</u>	<u>105</u>
<u>Graphique 49 : Achats alimentaires réalisés par les enquêtés à destination d'Oiapoque.</u>	<u>106</u>

PLANCHES PHOTOGRAPHIQUES

Planche photographique 1 : Les différents maillots selon les coopératives et associations : COMFCOI, ACMO, COOPTUR, Vallée de l’Oyapock et APFVV (A. Cornou, 2017).....	13
Planche photographique 2 : Les stations essence au bord du fleuve, sur les berges d’Oiapoque. (A. Cornou, 2017).....	14
Planche photographique 3 : Indication des tarifs de la traversée en pirogue selon les trajets, au ponton principal de Vila Vitoria. (A. Cornou, 2017).....	17
Planche photographique 4 : Horaires d’ouvertures du pont affichés côté brésilien et français (A.Cornou, 2017).....	50
Planche photographique 5 : Les barges de l’entreprise Lunay Empreendimentos – Balsa Lunay.....	59
Planche photographique 6 : Le transport scolaire fluvial sur les rives françaises de l’Oyapock, organisé par la CTG.....	69
Planche photographique 7 : Produits végétaux interdits à l’importation. Source : http://agriculture.gouv.fr/importation-exportation-de-denrees-animales-et-vegetales.....	97
Planche photographique 8 : Plaquette de sensibilisation suite au règlement (CE) N° 206/2009 Source : http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A02009R0206-20130701.....	99
Planche photographique 9 : Plaquette de sensibilisation suite au règlement (CE) N° 206/2009 Source : http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A02009R0206-20130701.....	100
Planche photographique 10 : Exemples de pontons le long de l’Oyapock.....	113

CARTES

Carte 1 : Principales localités sur le fleuve de l’Oyapock.....	3
Carte 2 : Schéma des flux de personnes entrantes et sortantes à Oiapoque, Vila Vitoria et Saint-Georges de l’Oyapock pour les années 2015 (Source C. Crété) et 2017 (A. Cornou)....	36
Carte 3 : Les lignes régulières de fret, échanges maritimes en Guyane. (Source S. Nicolas, 2017).....	85
Carte 4 : Ouvrages d’embarquement et débarquement le long de l’Oyapock.....	115
Carte 5 : Recensement des pontons communaux et privés sur le bas Oyapock, janvier 2018	116
Carte 6 : Focus sur les pontons à Oiapoque, Vila Vitoria et Saint-Georges de l’Oyapock, recensement janvier 2018.....	117

TABLEAUX

Tableau 1 : Informations sur les associations et coopératives de piroguiers.....	10
Tableau 2 : Scénarios de recettes journalières, hebdomadaires et mensuelles des catraieiros selon le nombre de trajets réalisés et le nombre de personnes transportées.....	22
Tableau 3 : Chiffres mensuels de mars 2017 à décembre 2017 du nombre de personnes et de voitures ayant utilisé le pont de l’Oyapock (chiffres PAF).....	60

Tableau 4 : Chiffres mensuels de janvier 2018 à juillet 2018 du nombre de personnes et de voitures ayant utilisé le pont de l'Oyapock (chiffres PAF).....61

Tableau 5 et 6 : Chiffres annuels de mars 2017 à juillet 2018 du nombre de personnes et de voitures ayant utilisé le pont de l'Oyapock (chiffres PAF).....61

[Tableau 7 : Les trois catégories de produits les moins importées et les plus importées, en valeur marchande et en masse, du Brésil vers la Guyane, pour les années 2015, 2016 et premier trimestre 2017. Source : Direction Régionale des Douanes de Guyane.....89](#)

[Tableau 8 : Les trois catégories de produits les moins exportées et les plus exportées, en valeur marchande et en masse, du Brésil vers la Guyane, pour les années 2015, 2016 et premier trimestre 2017. Source : Direction Régionale des Douanes de Guyane.....95](#)

[Tableau 9 : Informations résumées du règlement CE n°206/2009 du 5 mars 2009.....100](#)

37. Questionnaire sur les mobilités à destination des habitants du bassin de l'Oyapock

QUESTIONNAIRE LES MOBILITES SUR LE FLEUVE DE L'OYAPOCK

N° _____ Date : _____
Lieu : BR FR / Ponton Pont Bourg

LIEU DE RESIDENCE

- Saint-Georges
- Oiapoque
- Vila Vitoria
- Cayenne
- Macapa
-

ORIGINE

- Saint-Georges Cayenne
- Oiapoque Macapa
- Vila Vitoria

Moyen de transport AVANT la traversée

- Voiture Taxi co Moto
- Vélo Taxi privé Moto taxi
- Pied Bus

DESTINATION

- Saint-Georges Cayenne
- Oiapoque Macapa
- Vila Vitoria

Moyen de transport APRES la traversée

- Voiture Taxi co Moto
- Vélo Taxi privé Moto taxi
- Pied Bus

Avez-vous une voiture/moto ? Oui Non Si vous utilisez la voiture lors de vos déplacements en face :
Stationnez-vous avant ou après la traversée à Saint-Georges? Oui Non à Oiapoque? Oui Non
Si oui, stationnez-vous sur espace public ou parking privé ?

MOTIFS DE LA TRAVERSEE EN FACE :

- 1 2 3 4 5 6 Famille 1 2 3 4 5 6 Services Publics 1 2 3 4 5 6 Santé
- 1 2 3 4 5 6 Achats 1 2 3 4 5 6 Travail 1 2 3 4 5 6 Loisirs et tourisme
- 1 2 3 4 5 6

QU'ACHETEZ-VOUS ?

- Alimentaire
- Bricolage
- Meubles
- Vêtements
- Cosmétique
- Electroménager

PARMI L'ALIMENTAIRE :

- Viande Wassai
- Poisson Couac/Farofa
- Œufs Autres produits locaux
- Laitages Produits boulangerie
- Fruits et légumes Boissons
- Conserves Tabac
- Café Alcool
- Epices

Vos 5 produits préférés :

- En règle générale, combien dépensez-vous ?
-
-
-
-
- € / R\$

VOUS PRENEZ LE PLUS SOUVENT LA PIROGUE



VOUS PRENEZ LE PLUS SOUVENT LE PONT

Pourquoi ?

- Rapide
- Economique
- Habitude
- Sans voiture/moto
- Pas de contrôles
- Liberté d'horaires
- Charme
- Fiable
- Soutien aux piroguiers
-

Fréquence :

- Quotidien
- 3 fois par semaine
- 1 fois par semaine
- 1 fois par mois
- 3 fois par an
- Exceptionnellement
- Période préférée :**
- Semaine Début de mois
- Week End
- Vacances scolaires

Pourquoi ?

- Rapide
- Economique
- Fiable
- Indépendance
- Confort
- Nouveauté
-

Fréquence :

- Quotidien
- 3 fois par semaine
- 1 fois par semaine
- 1 fois par mois
- 3 fois par an
- Exceptionnellement
-

Période préférée :

- Semaine
- Week End
- Vacances scolaires
- Début de mois
-

PRENEZ-VOUS PARFOIS LE PONT ?

Oui, pourquoi ?

- Rapide
- Economique
- Fiable
- Indépendance
- Confort
- Nouveauté
-

Non, pourquoi ?

- Sans voiture/moto
- Sans documents
- Contrôles
- Attente
-

Fréquence :

- Quotidien
- 3 fois par semaine
- 1 fois par semaine
- 1 fois par mois
- 3 fois par an
- Exceptionnellement

PRENEZ-VOUS PARFOIS LA PIROGUE ?

Oui, pourquoi ?

- Rapide
- Economique
- Habitude
- Sans voiture/moto
- Pas de contrôles
- Liberté d'horaires
- Charme
- Fiable
- Soutien piroguiers
-

Non, pourquoi ?

- Dépendance
- Attente
- Coût
-

Fréquence :

- Quotidien
- 3 fois par semaine
- 1 fois par semaine
- 1 fois par mois
- 3 fois par an
- Exceptionnellement

Avez-vous déjà changé vos pratiques de déplacement suite à l'ouverture du pont ?

- Oui Non Pourquoi ?
- Si « non », allez-vous les changer ?
- Oui Non Pourquoi ?

Sexe Age Nationalité

- H 18 BR
- F 19-39 FR
- 40-59
- 60+

38. Questionnaire sur l'évolution du trafic fluvial, à destination des catraieiros

QUESTIONNAIRE A DESTINATION DES PIROGUIERS

N°

Date :

	AVANT OUVERTURE	APRES OUVERTURE
Nombre de trajets/jour		
Nombre de personnes/jour		
Activité parallèle ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON
Laquelle ?		

Si « non »
Pensez-vous commencer une activité parallèle suite à l'ouverture ?
 OUI NON

Est-ce que l'ouverture du pont a fait diminuer votre activité ? OUI NON

Pensez-vous continuer votre activité de *catraieiros* suite à l'ouverture du pont ? OUI NON

Comment voyez-vous l'évolution de l'activité de *catraieiros* dans 5 ans ? Augmentation Déclinaison Stagnation

Qu'envisagez-vous pour vous adapter à cette nouvelle situation ?

- Modification des tarifs
 Modification des trajets
 Modification des horaires
 Union avec d'autres piroguiers
 Regroupement des associations
 Limite d'adhérents à l'association

- | | | | | | |
|--|----------------------------|----------------------------------|--------------------------------|--|----------------------------------|
| LIEU DE RESIDENCE | SEXE | AGE | NATIONALITE | ASSOCIATION | DEBUT DE L'ACTIVITE DE PIROGUIER |
| <input type="checkbox"/> Saint-Georges | <input type="checkbox"/> H | <input type="checkbox"/> -18 | <input type="checkbox"/> FR | <input type="checkbox"/> COOPTUR | MOIS |
| <input type="checkbox"/> Oiapoque | <input type="checkbox"/> F | <input type="checkbox"/> 19 - 39 | <input type="checkbox"/> BR | <input type="checkbox"/> COMFCOI | ANNEE |
| <input type="checkbox"/> Vila Vitoria | | <input type="checkbox"/> 40 - 59 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> Vallée de l'Oyapock | |
| <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> 60 + | | <input type="checkbox"/> APFVV | |
| | | | | <input type="checkbox"/> Autre | |

La pirogue vous appartient-elle ? OUI NON

39. Entretien semi-directif à destination des présidents d'associations de piroguiers

<p>TEMPS ACTUEL</p> <p><i>Pouvez-vous me parler de l'avant / après pont : Comment l'ouverture du pont est-elle vécue ?</i></p> <p><i>Y a-t-il des changements dans votre activité ? Quels sont les impacts du pont sur votre activité ? Est-ce que l'activité de vos piroguiers est fortement diminuée ? Ou pas ?</i></p>	<p>TEMPO ATUAL</p> <p><i>Você pode me falar sobre a ponte antes / depois: como é que a abertura da ponte foi vivida?</i></p> <p><i>Existem mudanças em sua atividade? Quais são os impactos da ponte na sua atividade? A atividade de seus catraieiros é muito reduzido ? Ou não?</i></p>
<p>FLUX</p> <p><i>Faites-vous le comptage des personnes et des allers-retours qui sont effectués par jour ? Avez-vous une méthode de comptage ou est-ce du ressenti ?</i></p>	<p>FLUXO</p> <p><i>Você conta as pessoas e as viagens (de ida e volta) que são feitas diariamente? Você tem um método de contagem ou é a sensação ?</i></p>
<p>TYPES DE PASSAGERS</p> <p><i>Est-ce que vous transportez plus souvent des Brésiliens ou des Français ?</i></p> <p><i>Est-ce que dans les personnes que vous transportez, il y a plus ou moins de touristes ? Plus ou moins de gens de Cayenne ? Plus ou moins de locaux ? (observer si cette distinction est faite ou non)</i></p>	<p>TIPOS DE PASSAGEIROS</p> <p><i>Você transporta mais brasileiros ou franceses ?</i></p> <p><i>Nas pessoas que você transporta, há mais ou menos turistas ? Mais ou menos pessoas de Cayenne? Mais ou menos locais?</i></p>
<p>PRIX</p> <p><i>Comment sont établis les prix ? Quel sont les coûts d'un trajet ? Combien de personnes nécessaires pour rentabiliser un trajet ? (1L d'essence = 1,20€/4,40R, une traversée = 3L=3,6€=13,32R + tenir compte des coûts entretien, gardiennage,...)</i></p> <p><i>Que pensez-vous de la problématique du taux de change ? Pourquoi ne pas suivre le taux de change et avoir des prix fixes ? Est-il plus intéressant d'être payé en € ou Reais ? Changement des prix envisagé suite au pont pour compenser ?</i></p> <p><i>Certains piroguiers travaillent avec des personnes et d'autres font aussi du</i></p>	<p>CUSTOS</p> <p><i>Como os preços estão estabelecidos ? Quais são os custos de uma viagem? Quantas pessoas são necessárias para tornar a viagem rentável? (1L de gasolina = 1.20 € / 4.40R, uma travessia = 3L = 3.6 € = 13.32R + ter em conta os custos de manutenção, guarda, ...)</i></p> <p><i>O que você acha do problema da taxa de câmbio? Por que não seguir a taxa de câmbio e ter preços fixos? É mais interessante pagar em € ou Reais? Você vai implementar mudanças de custos ?</i></p> <p><i>Alguns catraieiros trabalham com pessoas, e outros também fazem frete:</i></p>

<p><i>frêt : comment cela fonctionne-il ? Comment sont-ils payés ? A quelle fréquence font-ils du frêt ?</i></p> <p><i>Lorsque des passagers ont des meubles, de l'électroménager, un vélo : est ce qu'ils doivent payer plus ?</i></p>	<p><i>como funciona? Como eles são pagos? Com que frequência eles fazem frete?</i></p>
<p>EQUIPEMENT</p> <p><i>Fournitures, essence, moteur : sont achetés côté Brésil ou France ?</i></p>	<p>EQUIPAMENTO</p> <p><i>Equipamentos, gasolina, motor: são comprados no Brasil ou na França?</i></p>
<p>REGLEMENTATION</p> <p><i>Nécessité du permis bateau ?</i></p> <p><i>Homologation de la pirogue ?</i></p> <p><i>Réglementation théorique VS en pratique ? Se plie à la réglementation BR ou FR ?</i></p>	<p>REGULAMENTOS</p> <p><i>Necessidade da licença da catraia ?</i></p> <p><i>Homologação da catraia?</i></p> <p><i>Regulamentos teóricos et na prática? Os catraieiros podem cumprir (segeum) os regulamentos BR ou FR?</i></p>
<p>DONNEES</p> <p><i>Combien y a-t-il de piroguiers dans votre association ?</i></p> <p><i>Y a-t-il une diminution / augmentation / stagnation des adhésions ? (si possible d'avoir le nombre d'adhésion par an 2016 et 2017)</i></p>	<p>DADOS</p> <p><i>Quantos barqueiros existem em sua associação?</i></p> <p><i>Existe uma diminuição / aumento / estagnação de membros? (se possível para ter o número de membros por ano 2016 e 2017)</i></p>
<p>TEMPS FUTUR</p> <p><i>Est-ce que votre association envisage de s'associer à une autre association ?</i></p> <p><i>Est-ce que vous prévoyez des adaptations ? (Envisagez-vous le transport terrestre ? La mise en place d'une filiale à Santana pour reconversion des piroguiers ? – entendu dans les entretiens en 2015)</i></p> <p><i>Les piroguiers qui sont inscrit dans votre association exercent-ils une activité parallèle ? Cela concerne combien d'entre eux, selon votre estimation ? (25% 50%) Quelle(s) activité(s) exercent-ils ?</i></p> <p><i>Est-ce que les piroguiers s'associent entre eux pour anticiper les impacts du pont (mutualisation des coûts d'investissement et fonctionnement) ?</i></p> <p><i>Est-ce que les piroguiers s'adaptent au pont ? Comment ? Horaires, trajets, prix ...</i></p>	<p>TEMPO FUTURO</p> <p><i>Sua associação planeja se associar a outra associação?</i></p> <p><i>Você está planejando adaptações? (Você prevê o transporte terrestre? O estabelecimento de uma subsidiária em Santana para conversão de catraieiros?)</i></p> <p><i>Os catraieiros que estão registrados em sua associação podem exercer uma atividade paralela? Quantos deles, de acordo com sua estimativa? (25% 50%) Que atividade (s) eles realizam?</i></p> <p><i>Os catraieiros se juntam um com o outro (combinar los) para antecipar os impactos da ponte (mutualização de custos de investimento e operação)?</i></p> <p><i>Os catraieiros podem se adaptar à ponte? Como? Horários, viagens, preços ...</i></p>

40. **Accord sur la gratuité de la traversée pour les enfants de moins de 5 ans**



AVISO

AS ASSOCIAÇÕES E COOPERATIVAS QUE ATUAM NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE OIAPOQUE E VIZINHANÇA AVISAM QUE **A PARTIR DO DIA 23/OUTUBRO/2017 ESTARÃO CUMPRINDO A TABELA DE PREÇOS COM RELAÇÃO AO TRANSPORTE DE CRIANÇAS** QUE CONSISTE NO QUE SEGUE:

❖ **CRIANÇAS ACIMA DE 5 ANOS PAGAM PASSAGEM**

TAIS MEDIDAS SE FAZEM NECESSÁRIAS PARA QUE SEJAM CUMPRIDAS AS NORMAS DETERMINADAS PELA **ANTAQ** AFIM DE GARANTIR O DIREITOS DE PASSAGEIROS, QUE DIZ: **SOMENTE CRIANÇAS DE ATÉ 5 ANOS DE IDADE E QUE NÃO OCUPE ACOMODAÇÃO INDIVIDUAL TEM O DIREITO DE ANDAR DE GRAÇA.**

- ANTAQ – 08006445001
- CAPITANIA: 080028072000

João de Jesus da Conceição
JOÃO DE JESUS DA CONCEIÇÃO
PRESIDENTE APFVV

Benedito Castro de Castro
BENEDITO CASTRO DE CASTRO
PRESIDENTE COMFCOI

Cleidiney Viana Ribeiro
CLEIDINEY VIANA RIBEIRO
PRESIDENTE COOPTUR

41. Communiqué sur l'Ouverture du pont



PRÉFET DE LA RÉGION GUYANE
DÉLÉGUÉ DU GOUVERNEMENT POUR L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER

Le Cabinet

Cayenne, le jeudi 8 juin 2017

Bureau de la
communication
interministérielle

N° 03-06/17 /Cab/Com

Communiqué

Horaires d'ouverture du pont de l'Oyapock reliant la France et le Brésil

Inauguré le 18 mars 2017, le pont de l'Oyapock est ouvert depuis le 20 mars 2017 à la circulation des véhicules particuliers. Les travaux d'achèvement sont en cours du côté brésilien. Les horaires tiennent compte de l'organisation des autorités brésiliennes.

Les horaires d'ouverture sont les suivants :

Du lundi au vendredi : 8h-12h et 14h-18h

Le samedi : 8h-12h

Fermeture le dimanche

Ces horaires sont valables pour les jours travaillés comme pour les jours fériés du calendrier français.

Le pont est fermé pendant les jours fériés du calendrier brésilien joint en annexe.

42. Décret relatif à la mise en place de la carte de circulation transfrontalière

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DU DÉVELOPPEMENT INTERNATIONAL

Décret n° 2014-1052 du 15 septembre 2014 portant publication de l'accord sous forme d'échange de lettres entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil concernant la mise en place d'un régime de circulation transfrontalière au bénéfice des résidents de la zone frontalière entre l'Etat de l'Amapa et la région Guyane (ensemble une annexe), signées à Brasilia le 26 mars 2014 et à Paris le 28 avril 2014 (1)

NOR : MAEJ1420305D

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et du ministre des affaires étrangères et du développement international,

Vu la Constitution, notamment ses articles 52 à 55 ;

Vu le décret n° 53-192 du 14 mars 1953 modifié relatif à la ratification et à la publication des engagements internationaux souscrits par la France,

Décète :

Art. 1^{er}. – L'accord sous forme d'échange de lettres entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil concernant la mise en place d'un régime de circulation transfrontalière au bénéfice des résidents de la zone frontalière entre l'Etat de l'Amapa et la région Guyane (ensemble une annexe), signées à Brasilia le 26 mars 2014 et à Paris le 28 avril 2014, sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Art. 2. – Le Premier ministre et le ministre des affaires étrangères et du développement international sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 15 septembre 2014.

FRANÇOIS HOLLANDE

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
MANUEL VALLS

*Le ministre des affaires étrangères
et du développement international,*
LAURENT FABIUS

(1) Le présent accord est entré en vigueur le 12 juin 2014.

8. Aux fins du présent régime, les points suivants sont définis, initialement, comme points de passage : le pont sur le fleuve Oyapock et les embarcadères des villes d'Oyapoque pour le Brésil et de Saint-Georges-de-l'Oyapock pour la France.

9. Un comité local chargé de l'administration du régime, composé d'autorités nationales compétentes chargées du contrôle des frontières, dûment désignées par le biais de l'échange de notes diplomatiques, supervise le fonctionnement du régime, inspecte les points d'entrée et de contrôle, propose la création ou la suppression de points de passage, instruit les cas spécifiques de violation du régime et prend toutes les mesures, au niveau local, pour contribuer au bon fonctionnement du régime de circulation transfrontalière. Le comité d'administration est responsable de l'élaboration de son propre règlement et de ses règles de fonctionnement.

10. Les deux côtés devront désigner, dans un délai de 60 (soixante) jours à compter de la date de son entrée en vigueur, les membres respectifs qui composeront le Comité local d'administration du Régime. Le Comité devra se réunir au moins une fois avant l'inauguration du pont sur le fleuve Oyapock, en vue de l'adoption des mesures nécessaires au plein fonctionnement du Régime.

11. Les doutes, les omissions et les motifs qui pourraient être invoqués en vue de la suspension de l'application du régime devront faire l'objet d'une délibération en première instance par le comité local d'administration du régime ; en deuxième instance par arrangement entre les autorités nationales responsables des différents aspects du fonctionnement du régime et des contrôles transfrontaliers ; et, en troisième instance, par voie diplomatique entre les deux gouvernements.

12. Le Régime de circulation de résidents dans la zone frontalière entre l'Etat de l'Amapa et la région Guyane pourra être modifié par le biais d'échange de notes diplomatiques. Le Régime pourra être suspendu temporairement ou résilié par communication, par note diplomatique, prenant effet après 90 (quatre-vingt-dix) jours à compter de la réception de la communication.

13. Le Régime de circulation de résidents dans la zone frontalière entre l'Etat de l'Amapa et la région Guyane devra entrer en vigueur 30 (trente) jours après la réception de la note verbale informant de l'accord du gouvernement français pour l'établissement du Régime.

Ainsi, je vous saurais gré de bien vouloir confirmer que la partie française donne son accord sur les dispositions énumérées ci-dessus, qui constitueront le régime de circulation transfrontalière entre l'Etat de l'Amapa et la région Guyane, et de bien vouloir informer que la partie française a pris les mesures internes nécessaires en vue de la mise en place du régime.

Par ailleurs, j'ai l'honneur de vous informer que la partie brésilienne a adopté les mesures internes nécessaires à l'application du régime.

Les cartes définissant les limites territoriales d'application du régime du côté brésilien et du côté français sont annexées à la présente lettre. »

J'ai l'honneur de vous faire part de l'accord de mon gouvernement sur les dispositions qui précèdent et confirme que mon gouvernement a pris les mesures nécessaires à la mise en place de ce régime. Dans ces conditions le présent accord entrera en vigueur trente jours après réception de la note verbale de transmission de cette lettre.

Par ailleurs, j'ai l'honneur de vous informer que la partie française a adopté les mesures internes nécessaires à l'application du régime.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en l'assurance de ma très haute considération.

*Le ministre des affaires étrangères
et du développement international,*
LAURENT FABUS

MINISTÈRE DES RELATIONS EXTÉRIEURES
DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL

Le 26 mars 2014

Monsieur LAURENT FABUS
Ministre des affaires étrangères
de la République française

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de m'adresser à vous au sujet de l'instruction, émanant de la présidente de la République fédérative du Brésil et du président de la République française et prévue dans la Déclaration Conjointe adoptée à Paris le 11 décembre 2012, de conclure la négociation d'un régime de circulation transfrontalière entre l'Etat de l'Amapa, au Brésil, et la Région Guyane, en France, préalablement à l'inauguration du pont sur le fleuve Oyapock.

La Déclaration présidentielle susmentionnée illustre clairement la volonté partagée de faire du pont sur le fleuve Oyapock un instrument destiné à renforcer les liens d'amitié et de coopération, ainsi que les relations commerciales et sociales entre les communautés frontalières de l'Etat de l'Amapa et de la Région Guyane, dans le contexte plus large du partenariat stratégique qui lie nos deux pays. La Déclaration reconnaît également la nécessité et l'urgence de mettre en place des procédures adéquates pour stimuler la relation transfrontalière, dans le but d'améliorer la qualité de vie des populations concernées, par le biais d'un traitement spécial réservé aux habitants des zones frontalières franco-brésiliennes. Ledit traitement doit leur permettre de développer les activités régulières dont

l'exercice dépend de conditions de circulation et d'entrée facilitées et rapides dans les limites territoriales et par les points de passage désignés des deux côtés de la frontière.

Dans ce contexte, c'est avec satisfaction que je note que, conformément aux instructions reçues des présidents Dilma Rousseff et François Hollande, nos deux pays ont pu convenir de la mise en place d'un RÉGIME DE CIRCULATION TRANSFRONTALIÈRE ENTRE L'ÉTAT DE L'AMAPA ET LA RÉGION GUYANE, basé sur les arrangements suivants :

1. Le régime s'applique aux ressortissants brésiliens et français domiciliés à Saint-Georges-de-l'Oyapock en Guyane française et à Oiapoque au Brésil, dans les limites territoriales figurant sur les cartes annexées à la présente lettre, et permet l'entrée et la circulation des bénéficiaires d'un pays sur le territoire de l'autre dans les mêmes limites territoriales prévues, pour une période n'excédant pas 72 heures sans interruption, sans restriction quant au nombre d'entrées, selon les dispositions légales de chaque pays. Le cadre territorial d'application du régime pourra être revu d'un commun accord, et sa modification se fera par le biais d'échange de notes diplomatiques.

2. Pour être admis au bénéfice du régime dans l'un des deux pays, les bénéficiaires de l'autre pays doivent présenter l'original d'une carte de frontalier, émise par le pays d'accueil, conformément à sa législation interne. Chacun des deux pays peut adopter une procédure d'identification provisoire pour reconnaître le régime de circulation aux bénéficiaires de l'autre pays, en attendant que la carte de frontalier soit délivrée. Les exemplaires des cartes de frontalier respectives, ou de procédure d'identification provisoire, le cas échéant, devront faire l'objet d'un échange par voie diplomatique.

3. Pour faire une demande de carte de frontalier dans le pays d'accueil, les bénéficiaires doivent présenter soit un passeport, soit une carte nationale d'identité en cours de validité et justifier de leur domicile dans la zone d'application du régime. Dans le cas de mineurs, il est nécessaire de présenter également une autorisation parentale, établie dans les conditions prévues par la législation nationale.

4. Les bénéficiaires du régime obtiennent tous les droits et les garanties que les deux pays peuvent accorder selon le principe de réciprocité, conformément aux législations internes respectives.

5. Les bénéficiaires du régime doivent respecter les lois et les règlements en vigueur sur le territoire de chacune des deux Parties.

6. Le régime de circulation transfrontalière ne fait pas obstacle au droit de chaque pays de refuser l'entrée de ressortissants de l'autre pays s'ils sont jugés indésirables, y compris pour des questions de nature migratoire, policière ou judiciaire.

7. En cas de détention d'un bénéficiaire du régime sur le territoire du pays d'accueil, tous les droits d'assistance consulaire et juridique doivent être garantis, et l'intéressé doit en être informé.

8. Aux fins du présent régime, les points suivants sont définis, initialement, comme points de passage : le pont sur le fleuve Oyapock et les embarcadères des villes d'Oiapoque pour le Brésil et de Saint-Georges-de-l'Oyapock pour la France.

9. Un comité local chargé de l'administration du régime, composé d'autorités nationales compétentes chargées du contrôle des frontières, dûment désignées par le biais de l'échange de notes diplomatiques, supervise le fonctionnement du régime, inspecte les points d'entrée et de contrôle, propose la création ou la suppression de points de passage, instruit les cas spécifiques de violation du régime et prend toutes les mesures, au niveau local, pour contribuer au bon fonctionnement du régime de circulation transfrontalière. Le comité d'administration est responsable de l'élaboration de son propre règlement et de ses règles de fonctionnement.

10. Les deux côtés devront désigner, dans un délai de 60 (soixante) jours à compter de la date de son entrée en vigueur, les membres respectifs qui composeront le Comité local d'administration du Régime. Le Comité devra se réunir au moins une fois avant l'inauguration du pont sur le fleuve Oyapock, en vue de l'adoption des mesures nécessaires au plein fonctionnement du Régime.

11. Les doutes, les omissions et les motifs qui pourraient être invoqués en vue de la suspension de l'application du régime devront faire l'objet d'une délibération en première instance par le comité local d'administration du régime ; en deuxième instance par arrangement entre les autorités nationales responsables des différents aspects du fonctionnement du régime et des contrôles transfrontaliers ; et, en troisième instance, par voie diplomatique entre les deux gouvernements.

12. Le Régime de circulation de résidents dans la zone frontalière entre l'Etat de l'Amapa et la région Guyane pourra être modifié par le biais d'échange de notes diplomatiques. Le Régime pourra être suspendu temporairement ou résilié par communication, par note diplomatique, prenant effet après 90 (quatre-vingt-dix) jours à compter de la réception de la communication.

13. Le Régime de circulation de résidents dans la zone frontalière entre l'Etat de l'Amapa et la région Guyane devra entrer en vigueur 30 (trente) jours après la réception de la note verbale informant de l'accord du gouvernement français pour l'établissement du Régime.

Ainsi, je vous saurais gré de bien vouloir confirmer que la partie française donne son accord sur les dispositions énumérées ci-dessus, qui constitueront le RÉGIME DE CIRCULATION TRANSFRONTALIÈRE ENTRE L'ÉTAT DE L'AMAPA ET LA RÉGION GUYANE, et de bien vouloir informer que la partie française a pris les mesures internes nécessaires en vue de la mise en place du régime.

Par ailleurs, j'ai l'honneur de vous informer que la partie brésilienne a adopté les mesures internes nécessaires à l'application du régime.

Les cartes définissant les limites territoriales d'application du régime du côté brésilien et du côté français sont annexées à la présente lettre.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma très haute considération.

LUIZ ALBERTO FIGUEIREDO MACHADO
*Ministre des relations extérieures
de la République fédérative du Brésil*

ANNEXE

La ville de Saint-Georges-de-l'Oyapock, dans le département de la Guyane française, constitue le territoire d'application du régime de circulation transfrontalière des résidents entre l'Etat de l'Amapa et la région Guyane, conformément à la carte annexée.

La commune d'Oiapoque, dans l'Etat brésilien de l'Amapa, constitue le territoire d'application du régime de circulation transfrontalière des résidents entre l'Etat de l'Amapa et la région Guyane, conformément à la carte annexée.

*Carte du périmètre de circulation
du bourg de Saint-Georges-de-l'Oyapock*

