

LA ROUTE D'APATOU (GUYANE), ENTRE VECTEUR D'INTÉGRATION ET MARQUEUR D'UNE FRONTIÈRE CULTURELLE

Guéda GADIO

La Guyane est l'unique parcelle de terre française et plus généralement d'un territoire de l'Union européenne se trouvant sur le continent sud-américain. Elle est une terre frontalière, au Sud-Est avec le Brésil par le fleuve et le pont de l'Oyapock et à l'Ouest avec le Surinam par le fleuve du Maroni. Située à près de 8000 km de Paris, seules les voies aériennes et maritimes permettent de s'y rendre.

Avec son immense étendue de végétation s'étalant sur 83 846 km², la Guyane représente environ 15% du territoire national. Sa superficie est quasiment égale à celle de certains pays, tels que le Portugal ou l'Autriche. Cette caractéristique lui confère le statut de plus grand département de France. C'est aussi en Guyane que se trouve la commune de Maripasoula qui est la plus grande commune du pays avec 18 360 km². Néanmoins, malgré cette vaste étendue, la Guyane a un réseau routier très peu développé. Ainsi, la voirie de Guyane « représente moins de 0,02 kilomètre de route par kilomètre carré, contre 1,89 kilomètre pour la France métropolitaine » (Boudoux d'Hautefeuille, 2014).

C'est au Nord-Ouest de cette Collectivité territoriale¹, à 316 km de la capitale Cayenne, que se trouve la commune d'Apatou. Cette commune se situe sur le continent sud-américain, enclavée entre la forêt amazonienne - qui couvre plus de 90% du territoire - et le Surinam, pays duquel il est séparé par le fleuve Maroni. D'un point de vue démographique et culturel, sa population est constituée de descendants des bushinengués², anciens esclaves ayant fui jadis les systèmes de plantation durant la période esclavagiste du XVII^e au XIX^e siècle.

¹ Ancienne colonie française, cet espace devient un territoire français au moment de la départementalisation. C'est en 1946 que prend naissance ce DOM (Département d'Outre-mer), qui deviendra en 1982 un DROM (Département et Région d'Outre-mer). Depuis décembre 2015, ce territoire français d'Amérique est dénommé Collectivité Territoriale de Guyane.

² Les Bushinengués forment un groupe ethnique qui peut être divisé en six sous-groupes sociaux (ou peuples), qui sont les Aluku (ou Boni), les Ndyuka, les

Le village d'Apatou (du nom de son fondateur, un Aluku), créé en 1882 (Othilly, 1988), est devenu une commune en 1976. L'enclavement de cette commune, naguère uniquement accessible par le fleuve du Maroni, favorisa l'émergence d'une société relativement isolée. La population vivant au sein de la commune d'Apatou, qui est majoritairement Bushinenguée, a longtemps vécu en marge de la société guyanaise et cela, pour trois raisons. La première, d'ordre spatial, est liée à la localisation de la commune, qui se trouve dans l'un des espaces les plus enclavés du département. La seconde raison est d'ordre social. En effet, l'organisation socio-culturelle des Bushinengués se distingue non seulement de la culture « française », mais également créole, car linguistiquement, « la langue du fleuve » est un créole anglophone. Enfin, la troisième raison relève du droit. L'héritage de la culture bushinenguée sur la structure sociale et spatiale d'Apatou est très prégnant dans la mesure où, la vie sociale des habitants y est régie, non pas par l'organe régalien mais, par un organe coutumier³.

Pour désenclaver Apatou et l'intégrer au territoire auquel elle appartient, un projet d'urbanisation, piloté par le Conseil régional de Guyane, a donné lieu, en 2010, à la construction d'une route reliant la commune d'Apatou (commune de l'intérieur) à celle de Saint-Laurent du Maroni⁴ (commune du littoral). Cet axe routier permet à la population de cette commune de l'intérieur de se rendre sur le littoral en 45 minutes, contre une moyenne de 2 heures et 15 minutes au temps de la pirogue. Le fleuve est officiellement réputé comme non navigable (Letniowska-Swiat et Morel, 2012).

La localisation d'Apatou au fond de l'estuaire du fleuve frontalier Maroni, associée aux composantes socio-culturelles de la population, en fait un terrain d'observation privilégié pour traiter de l'insertion territoriale et de la vulnérabilité sociale d'une population qui a connu/connait une situation de marginalité socio-spatiale. Cette marginalité est à comprendre au moins à deux niveaux : le premier est intercommunal (éloignement avec les communes du littoral) et le second est intra-communal (au sein même de la commune d'Apatou, trois mondes se confrontent). Ce terrain d'observation favorable nous a ainsi conduits à l'analyse des conséquences sociales de la présence de la route en tant qu'agent renforçant la vulnérabilité d'une grande partie de la population d'Apatou. Cette analyse a été rendue possible grâce à notre implication durable sur le terrain. Trois terrains ont ainsi été étudiés sur

Saramaka, les Paramaka, les Kwinti et les Matawai.

³ La coutume va régir les comportements des individus en se référant à la volonté des esprits.

⁴ Il s'agit de la plus grande ville de l'ouest qui, elle-même, dispose d'axes routiers la reliant à Cayenne, à Kourou et au reste du département.

une période de vingt-sept mois (entre décembre 2007 et juin 2012) coïncidant avec les trois périodes d'implantation de la route : avant, pendant et après.

Durant la période pré-route, la grande majorité des enquêtés bushinengués étaient réticents au projet de route mais pas forcément à l'implantation de l'axe routier. N'ayant pas pris part aux différentes discussions relatives au projet de route qui allait traverser leur commune, ils se sentaient « dirigés » par des membres décisionnaires (les élus du Conseil général, le maître d'ouvrage etc.) qui, d'une part, étaient extérieurs à leur commune et d'autre part, n'étaient pas issus du groupe socio-culturel des bushinengués. Au cours de la réalisation des travaux, une scission est clairement apparue au sein de ce groupe. Tandis que les « anciens » et les chefs coutumiers de la commune maintenaient leurs réticences vis-à-vis du projet d'implantation de la route, d'autres, notamment les jeunes et les femmes, y étaient favorables. Les uns avançaient la perte des fondements culturels de la culture du fleuve, les autres arguaient que l'ouverture faciliterait leurs démarches administratives et professionnelles. La route semblait ainsi révéler une fracture, « genrée » et intergénérationnelle, tout en se posant comme un vecteur d'intégration. Enfin, durant la période post-route, la question n'était plus d'analyser le discours des uns et des autres par rapport à la route car celle-ci était déjà ouverte, empruntable et empruntée. Les questionnements et analyses s'attachaient alors à expliquer et à comprendre la manière dont les acteurs s'approprient ou non la route et les raisons de leurs choix. Il est clairement apparu un renforcement de la vulnérabilité des habitants installés dans les espaces les plus éloignés de la route.

Notre présence à Apatou durant tout le processus d'implantation de la route, du stade de « projet d'infrastructure porté par le Conseil régional » au stade « d'infrastructure achevée et utilisée par les bénéficiaires », a permis de mettre en exergue le fait que la route, tout en étant un élément de la gestion territoriale au niveaux départemental et communal, se révèle être un vecteur de déstructuration au niveau de l'organisation socio-spatiale de la commune.

Le présent article développe ainsi une réflexion autour de ce constat en trois parties. En premier lieu, nous analyserons les enjeux du projet d'urbanisation qui entend « désenclaver » l'Ouest-guyanais et sa population, les Bushinengués. Puis, nous traiterons de la « route d'Apatou », en tant que vecteur de restructuration autour duquel s'organisent des mondes sociaux. Il apparaît un renforcement de la vulnérabilité des populations installées dans les espaces les plus marginalisés de la commune. Enfin, cet article analysera le processus de la construction identitaire d'un Apatouti en à travers la question foncière.

LA PÉNURIE ROUTIÈRE D'UN TERRITOIRE TRÈS VASTE, LES SOURCES D'UN MAL-DÉVELOPPEMENT

La Guyane, territoire cosmopolite et d'immigration, fait apparaître de nouveaux modes de vie fondés sur les différentes cultures et des transformations culturelles. Elle a, d'une part, permis à quelques individus d'être bilingues ou multilingues et, d'autre part, a été l'occasion d'un partage de savoir-faire propres à chaque culture, dans le domaine agricole ou de la pêche notamment. Cependant, cette diversité culturelle et ethnique peut également se révéler génératrice de malaise social. En effet, elle a pour effet pervers une segmentation au sein de la population, car les différents groupes socio-culturels cohabitent sans pour autant vivre ensemble. Ainsi, les regroupements socio-ethniques et socio-spatiaux, tels que l'on peut les observer, ont fait émerger des *isolats sociaux* (Gadio, 2015). Nous entendons par *isolat social* une zone spatiale délimitée géographiquement et culturellement regroupant essentiellement des personnes issues d'une même ethnie ou partageant les codes et valeurs du groupe ethnique dominant l'espace dans lequel elles se trouvent. L'*isolat social* n'est pas une institutionnalisation du territoire par l'État, dans le sens où des espaces informels ont été créés par des installations spontanées ; de ce fait ils n'existent pas officiellement si l'on se réfère à la législation française. Ces groupements ethniques délimités spatialement permettent à leurs membres d'organiser leur vie sociale autour de valeurs culturelles et linguistiques partagées. L'une des particularités des *isolats sociaux* réside dans le fait que ceux-ci se trouvent éloignés des voies de communication routières.

Les *isolats sociaux* observables aujourd'hui en Guyane sont le résultat de la répartition inégale de la population du département. Cette disparité spatiale, qui semble assez ancienne (Domenach et Picouet, 1988), génère un « déséquilibre fondamental entre une Guyane littorale « utile » ou tout du moins frénétique et un intérieur enclavé et peu peuplé (...), un territoire intérieur encore en construction qui apparaît tantôt comme un pays de cocagne, tantôt comme une œuvre inachevée de la République. » (Orru, 2007) Cette situation disparate résulte de la départementalisation (1946), suite à laquelle s'est opérée une logique de concentration administrative et commerciale essentiellement sur le littoral.

Ainsi, l'île de Cayenne regroupe à elle seule presque la moitié de la population guyanaise (43,41%)⁵. Cette répartition disproportionnée est l'une des conséquences de la rareté de voies de communication routières. Ce département compte uniquement deux routes nationales, la RN1 (Cayenne/Saint-Laurent) et la RN2 (Cayenne/Saint-Georges). Qu'il

⁵ Calcul de l'auteur d'après les données de l'Insee en date du 1^{er} janvier 2017 (cf. recensement de la population du 1^{er} janvier 2014).

s'agisse des liaisons situées à l'Est ou à l'Ouest du département, le constat est univoque : la voirie est insuffisante par rapport à l'étendue du territoire et aux populations vivant dans des zones enclavées. Ainsi, seules quinze communes sont accessibles par voie routière, laissant sept communes⁶ en marge.

Les populations de Guyane, installées dans ces *isolats sociaux* de l'intérieur, négligées lors de la départementalisation, rencontrent davantage de difficultés d'ordre social par rapport aux personnes installées dans les communes du littoral. En effet, l'absence ou l'éloignement spatial d'entités administratives (la préfecture) ou sanitaires (hôpital) rend difficile l'intégration sociale, économique et linguistique de certaines personnes. Ce constat a donc favorisé le projet de la route du fleuve. Néanmoins, il semble que seules les communes permettant de favoriser un « caractère stratégique » et/ou de donner « un rôle structurant » au département sont reliées (insuffisamment soient-elles) entre elles par des liaisons routières (Cayenne, Kourou, Saint-Laurent du Maroni). Ce constat interroge les motivations premières du Conseil général et sa volonté de créer une liaison routière entre Saint-Laurent du Maroni et Apatou.

QUAND UNE ROUTE SANS « STATUT » BOULEVERSE L'ORGANISATION SOCIO-SPATIALE DES POPULATIONS D'APATOU

Traiter de la commune d'Apatou conduit à traiter de l'apport de la route en tant que vecteur d'un modèle de réorganisation de l'espace. Cet axe a révélé dans cette commune de l'intérieur, l'existence de plusieurs mondes qui cohabitent sans pour autant vivre ensemble.

L'organisation socio-spatiale de la commune d'Apatou

Tout d'abord, nous trouvons le centre de la commune où la population s'organise autour de l'axe routier et du fleuve (avec une forte diminution de l'utilisation du fleuve depuis l'arrivée de la route). Puis il y a les *Kanpu*⁷ Nord (des hameaux). Les habitants ont un accès direct au fleuve mais non à la route d'Apatou. Pour rejoindre cette dernière, ils doivent

⁶ Grand-Santi, Papaïchton, Maripasoula, Saül, Saint-Elie, Camopi et Ouanary.

⁷ Il existe différentes manières d'orthographier ce terme : « *kampu* » ou « *kampoe* », nous avons choisi la transcription utilisée par les linguistes spécialistes de la langue des Bushinengués (Goury, Migge, 2003).

Les Kanpu pourraient être définis comme de petits groupements d'habitations assez éloignés les uns des autres.

emprunter des pistes ou le fleuve. Enfin, le Sud qui demeure toujours « enclavé » et où l'unique moyen de transport reste la pirogue. Les *Kanpu* Sud se situent à près de trois heures de navigation de la commune d'Apatou, soit à équidistance de son axe routier. Avec l'implantation de la route du fleuve, une vie fluviale et une vie routière coexistent au sein de cette commune. Ces trois zones géographiques de la commune (le centre, les *Kanpu* Nord et le Sud) génèrent de fait des disparités parmi sa population car, les individus ne disposent pas des mêmes marges de manœuvres selon l'espace spatial et social dans lequel ils évoluent.

Dans le bourg d'Apatou -qui représente le centre de la commune-, se trouvent les entités administratives et la route de l'Ouest. Ainsi, au centre, des tentatives de développement apparaissent notamment avec l'implantation des écoles, du collège, la présence de la mairie, de la gendarmerie, du dispensaire, des restaurants, des commerces alimentaires et plus récemment, de la route. Un habitant du centre peut donc se rendre en voiture sur le littoral en quarante-cinq minutes contre plus de deux heures au temps de la pirogue (unique moyen de transport de l'époque). La population du centre peut aussi se rendre aisément sur les terres bushinenguées de l'intérieur, aussi bien françaises (Papaïchton et Maripassoula) que surinamienne (Langatabiki, Ditabiki). Dans cette partie de la commune, deux grands groupes sociaux sont à distinguer : les Bushinengués et les non-locaux.⁸

La vie dans les *Kanpu* (dit également les « écarts ») se différencie de celle du centre du fait que les habitations longent le fleuve du Maroni car la population n'est pas principalement issue du groupe ethnique *Aluku*⁹. Initialement, les *Kanpu* étaient des lieux d'exploitation agricole mais les stratégies d'appropriation de territoire ont donné naissance à des lieux sédentaires d'habitation. Les occupations des terres dans les *Kanpu* étaient de courtes durées car elles suivaient l'évolution de l'agriculture. L'occupation qui devait être déterminée était acceptée par les *Aluku* car la terre de leur ancêtre restait dans leur lignage. Dans la culture bushinenguée, la question foncière est du ressort du lignage. Il s'agit d'un droit « ancestral et territorialisé » (Piantoni, 2002). Ainsi dans la conscience collective des Bushinengués, le territoire constitue l'identité des populations Or, l'arrivée massive de *Ndjuka* modifia de façon considérable la structuration spatiale et donc culturelle des Bushinengués-Aluku. De nomades jadis, ces migrants de passages, sont devenus

⁸ Le groupe des « non-locaux » est constituée principalement de fonctionnaires (enseignants, personnel médical). Les Métropolitains sont majoritaires, mais aujourd'hui, les « Créoles » commencent à s'implanter dans la commune.

⁹ La population est essentiellement bushinenguée, mais majoritairement *Ndjuka*. Cette situation est en partie due à la guerre civile du Surinam (1986-1992) qui favorisa le déplacement de ces groupes vers la rive française.

sédentaires. Par conséquent, devenus propriétaires de la terre, ils ont acquis une identité. Ainsi, Apatou tendait à ne plus être une commune mono-ethnique *Aluku*. Cette situation va fragiliser le pouvoir de l'autorité coutumière. De nouveaux types d'habitation (maisons construites en matériaux conventionnels, parpaing) ont émergé dans ces lieux sédentaires d'habitation. Les maisons traditionnelles bushinenguées « caractérisées par des toits pentus qui descendent jusqu'au ras du sol » et que l'on pouvait voir dans des ouvrages et/ou articles (Price, 2003, Malle, 2004, Thivolet, 1981) traitant des arts des Marrons, se raréfient au profit de maisons construites en matériaux conventionnels (parpaing).

La majorité de la population d'Apatou est dispersée dans les *Kanpu*. En effet, nous évaluons à environ 29,76%¹⁰ seulement le nombre d'habitants vivant dans le bourg sur une population totale estimée (durant la période de notre étude) à 6 612habitants.

Les *Kanpu* Nord sont situés sur la *piste des Kanpu* longeant le fleuve du Maroni. Lors de la réalisation de l'étude sociologique portant sur la rétrocession de terres aux habitants, en partenariat avec la commune d'Apatou, vingt-et-un groupements d'habitations ont été recensés¹¹. Nous avons pu constater que la majorité de la population ne dispose ni d'électricité (68,88%), ni d'eau courante (57,19%), ni d'accessibilité directe à la voirie (50,7%). Dans les *Kanpu*, la plupart des habitants ne maîtrise pas la langue française. Ainsi nous avons dû recourir à l'aide d'un interprète en *bushi-tongo* (langue du fleuve) pour réaliser l'essentiel de nos entretiens.

Les *Kanpu* Sud sont uniquement accessibles par la voie fluviale. Dans le Sud de cette commune française, la vie s'organise essentiellement autour du fleuve Maroni. Le paysage offre une multitude de *Kanpu*¹² dispersés sur des îles où les personnes vivent en autogestion coutumière. Ces *Kanpu* sont situés sur un territoire aux frontières assez floues appartenant partiellement à l'État français et à l'État surinamais. Les ingérences¹³ de l'Etat français et de l'Etat surinamais ont conduit la population à vivre non seulement en marge de la société nationale dans

¹⁰ Calcul de l'auteur sur base des données d'estimation de la commune d'Apatou datant d'un recensement effectué en 2010.

¹¹ Pour cette étude, un peu moins de huit-cents logements, répartis dans 21 groupements, devaient être recensés mais au total, seuls six-cent trente-trois logements étaient occupés. Nous avons donc interrogé 633 occupants de bâtis situés sur les *Kanpu* Nord de la commune.

¹² Il s'agit des *Kanpu* situés après le Saut Hermina. D'après l'unique et dernier recensement effectué en 1999 par le service du cadastre de Guyane, il y en aurait une cinquantaine. Le recensement des *Kanpu* de la partie Sud d'Apatou devrait avoir lieu très prochainement.

¹³ Les deux Etats ont laissé aux organes coutumiers la gestion et l'organisation socio-spatiale des *Kanpu*.

laquelle elle est inscrite, mais aussi à l'écart d'une grande partie des membres issus de sa communauté-même d'appartenance. La population des *Kanpu* Sud vit loin des habitants d'Apatou centre et de celle installée sur la *piste des Kanpu*. Afin de favoriser l'intégration sociale de la population bushinenguée vivant dans cette zone reculée, un groupe scolaire doit ouvrir ses portes¹⁴.

Une route qui accentue les disparités au sein de sa population

L'objectif premier de l'implantation de la route est que la population d'Apatou ait la possibilité de s'insérer et de se sociabiliser au sein de la société guyanaise et plus largement, de la société française. Mais comment insérer une population vivant à plus de trois heures de pirogue du bourg de la commune ?

A Apatou, la route a permis à la population d'avoir accès aux systèmes sociaux de base, mais essentiellement pour les personnes installées dans le nord de la commune : le centre ou les *Kanpu* Nord. Dans le domaine éducatif, un système de cars scolaires a été mis en place, ce qui permet aux élèves de poursuivre leur scolarité après le collège. Enfin, dans le domaine de la santé, les patientes qui présentent des grossesses compliquées peuvent être suivies par des sages-femmes effectuant les déplacements depuis Saint-Laurent du Maroni. Cela était impossible avant l'implantation de la route car il n'existait qu'un départ journalier en pirogue¹⁵, ce qui limitait extrêmement les venues de professionnels de santé extérieurs à la commune d'Apatou.

La route d'Apatou, en tant que facteur de développement de liens commerciaux et sociaux, est bénéfique au développement économique de la commune. Cependant, des situations non souhaitées et non anticipées peuvent également en découler. En effet, la route d'Apatou s'est révélée être facteur de troubles sociaux et culturels et son ouverture a généré de nouvelles pratiques déviantes. Les délits tels que les cambriolages, principalement chez les non-locaux¹⁶, les agressions physiques et les braquages, extrêmement rares avant l'arrivée de la route, ont augmenté depuis l'implantation de celle-ci. Aussi, de nouvelles formes de déviances

¹⁴ Ce projet avait été évoqué lors des entretiens datant de mon second séjour de terrain en 2009. Près de huit années après, le groupe scolaire n'a pas encore ouvert ses portes.

¹⁵ A 7h pour le trajet Apatou-Saint-Laurent du Maroni et à 11h pour le trajet Saint-Laurent du Maroni-(Albina)-Apatou.

¹⁶ Depuis l'implantation de la route, la majorité des fonctionnaires quittent la commune durant la période des vacances scolaires. Les maisons de ces derniers sont regroupées, un entre-soi métropolitain est observable. Ainsi, cet espace de la commune est déserté durant les congés, ce qui favorise les actes délinquants.

d'intégration apparaissent : occupation des territoires sans se référer au droit coutumier, constructions massives « d'abattis sauvages » et transactions à caractère sexuel chez les jeunes, etc.

La route d'Apatou apparaît, à certains égards, comme un élément déstructurant la vie sociale des habitants et par conséquent, elle renforce la vulnérabilité des populations qui étaient le plus en marge. Depuis le désenclavement d'Apatou, il apparaît que la disparité sociale se renforce entre les populations vivant dans cette commune. La principale disparité, d'ordre administratif, se caractérise par la différence entre ceux qui ont la nationalité française, ceux qui ont une nationalité étrangère et les apatrides. S'intéresser aux enfants nés sur la rive Surinamaïse du Maroni mais qui auraient essentiellement vécu en Guyane, c'est-à-dire ceux que nous nommons « les oubliés du Maroni » (Gadio, 2015), permet d'étudier la fracture de *l'entre-soi bushinengué*. Cette fracture a des répercussions sur l'organisation de la formation socio-spatiale de la commune car l'identité n'est plus liée à une appartenance ethnique mais plutôt à une position sociale. A Apatou, les apatrides se distinguent de l'ensemble de la population d'étude. Leurs situations sociales ou leur lieu d'installation au sein de la commune leur confèrent un statut particulier, ils vivent une marginalité sociale. Ainsi, ceux qui jadis étaient intégrés de fait à la commune d'Apatou, du fait de leur appartenance au groupe ethnique des Bushinengués et à un lignage, rencontrent un problème d'ordre identitaire depuis l'arrivée de la route du fleuve.

En l'absence de reconnaissance juridique française, l'oublié du Maroni ne peut jouir d'une protection sociale au sein de la société guyanaise et plus largement française. L'oublié du Maroni est un résident précaire malgré son installation ou sa naissance dans la commune d'Apatou, malgré une reconnaissance par les autres habitants de la commune (issus de son groupe ethnique), sa situation administrative le rend vulnérable et le précarise. Il ne peut jouir des mêmes droits que les autres, notamment en matière de citoyenneté. Alors que son intégration socio-spatiale était acquise, il ne l'est plus administrativement et devient vulnérable.

Pour finir, depuis l'ouverture de l'axe routier, Apatou connaît des changements quant à la gestion de la cité et de ses habitants. Le pouvoir n'est ni entièrement détenu par les chefs coutumiers ni par l'administration française. Ce flou donne lieu à nombre de dérives et conflits d'intérêts. Par exemple, de tout temps, les chefs coutumiers bushinengués décidaient de la gestion foncière et de l'installation de leur population. Cela semblait convenir à l'Etat français qui avait décidé de ne pas intervenir du fait de l'éloignement socioculturel et spatial de la commune. Mais depuis peu, le changement de statut foncier, conséquence du « désenclavement », fait de cette terre, autrefois négligée et abandonnée à ce peuple, une propriété privée taxée par l'Etat. Il s'ensuit

nécessairement un bouleversement au sein de la communauté. De nouvelles logiques de gouvernance apparaissent, tout comme de nouveaux enjeux de pouvoir, notamment par rapport à la terre.

L'arrivée de la route a modifié en profondeur le quotidien des Bushinengués. Aujourd'hui, apparaît un désordre lié au changement.

DES JEUX D'ACTEURS COMPLEXES : ENTRE INSTRUMENTALISATION ET HYBRIDITÉ JURIDIQUE

Dans la société bushinenguée, le principe d'identification au territoire, plus précisément à la terre des ancêtres, s'avère particulièrement important. Joel Bonnemaïson et Luc Cambrezy expliquent l'attachement à la terre des populations traditionnelles par le principe d'identification : la particularité et l'intensité de la relation à la terre de ces populations réside dans le fait que « *le territoire ne peut être partagé, vendu, ou même donné ; il est un être et non pas un avoir. Perdre son territoire, c'est disparaître* » (Bonnemaïson et Cambrezy, 1997).

Aujourd'hui, la propriété privée bouleverse les coutumes du groupe et menace même l'existence de la société bushinenguée. Depuis l'implantation de la route, de nombreux espaces, autrefois libres du fait de la non-ingérence de l'État, sont désormais frappés d'imposition. Des dérives ont, semble-t-il, été accentuées par l'arrivée de la route. Des personnes ont opté pour la transgression, aussi bien du droit coutumier que du droit commun, pour l'octroi de parcelles. Ces situations renforcent l'écart entre les populations. Par exemple, les individus vivant dans le bourg semblent obtenir davantage d'informations, ce qui accroît leur marge de manœuvre.

A Apatou, des territoires qui semblaient ne pas avoir de propriétaires s'avèrent être aujourd'hui des parcelles revendiquées par l'État, le département, la commune et quelques Apatoutiens. Avant l'implantation de la route, peu d'individus étaient assujettis à payer des taxes, mais l'ouverture de la commune a apporté des bouleversements dans la gestion du foncier. En effet, l'année 2011 constitue un tournant : de nombreux habitants propriétaires d'un bâti qu'ils occupent, sans être cependant propriétaires de la terre, doivent s'acquitter de la taxe foncière et/ou de la taxe d'habitation et cela, malgré l'absence de raccordement à l'eau potable et à l'électricité et sans égard à l'état de leurs bâtis (de nombreux logements sont assez sommaires, faits de bois et de tôle). Soulignons également que certains habitants payant les impôts fonciers à Apatou ne devraient pas s'en acquitter ; si l'on se réfère au droit, seul le propriétaire du terrain et des bâtis est assujetti à cette taxe. Ensuite, les propriétaires des bâtis en construction ne devraient pas être assujettis à cette taxe car seuls les bâtis achevés sont imposables. Enfin, en ce qui concerne les

propriétaires de maisons neuves achevées, une exonération de la taxe foncière leur est concédée pendant deux ans. Les habitants qui ont longtemps vécu en marge de la société guyanaise ne disposent pas, pour la grande majorité, de suffisamment d'informations quant à leurs droits et leurs devoirs. A cela s'ajoute le fait que l'implantation des services décentralisés de l'Etat, tel que le service des impôts localisé à Saint-Laurent-du-Maroni, se situe en dehors de la commune. Ces situations ne facilitent pas la circulation des informations et leur appropriation par la population.

Malgré des tentatives d'intégration par le foncier d'une population ayant de tout temps gravité dans un espace en marge, les populations les plus vulnérables ne cessent de cumuler des obstacles. Néanmoins, cette situation permet aux personnes détenant des connaissances de la législation française vis-à-vis de la question foncière de faire apparaître de nouvelles pratiques, à savoir la concurrence foncière.

L'ordonnance foncière du 2 septembre 1998 avait envisagé de mettre en place une politique de régularisation foncière en Guyane en attribuant gratuitement un titre de propriété aux personnes pouvant justifier d'une occupation du sol d'au moins cinq années avant la promulgation de l'ordonnance. Les Bushinengués ne purent tirer profit de cette ordonnance car celle-ci concernait l'exploitation d'un terrain à usage agricole or, la culture de l'abattis pratiquée par les Bushinengués n'était ni considérée, ni reconnue comme étant « une mise en valeur agricole » (Aruag, 2010).

Lors d'une mission de terrain, nous avons été amenés à nous rendre sur les exploitations agricoles se trouvant sur le bord de la route avec un responsable de la Direction de l'Agriculture et de la Forêt (DAF) qui tente d'aider ceux qu'ils nomment « les véritables agriculteurs » à obtenir un titre de propriété. Mais, des difficultés d'ordre administratif rendent difficiles cette mission : l'absence de documents officiels d'identification, de justificatifs de domicile (quittance loyer, taxe d'habitation, feuille d'imposition, facture électricité, etc.) ou d'un justificatif mentionnant la profession d'agriculteur. La majorité des personnes ayant de tout temps vécues dans les *Kanpu* d'Apatou étaient dans l'impossibilité de fournir ce type de documents. L'exclusion « par les textes » des Bushinengués vient renforcer le caractère marginal et les difficultés que peuvent rencontrer les Apatoutiens dans le processus d'une intégration et/ou d'une reconnaissance territoriale.

Certaines zones longeant la route d'Apatou sont des Zones de Droits d'Usages Collectifs (ZDUC). Les terres peuvent donc être exploitées par les personnes ayant effectué la demande mais, il ne s'agit aucunement d'un don. Le problème qui se pose est que la majorité des Bushinengués semble ignorer et/ou refuser ce point. L'implantation de la route a fortement favorisé des projets d'installations dans ces ZDUC mais, les

personnes éloignées socio-spatialement (les personnes des *Kanpu* Sud sont les plus concernées) semblent une fois de plus être placées sur le banc des oubliés.

Afin de limiter le développement des abattis sauvages et de contrôler les ZDUC, des projets d'accompagnement des personnes souhaitant être reconnues comme agriculteurs se mettent en place. La route participe à la reconnaissance de la pratique de l'abattis comme étant une forme d'agriculture. C'est dans cette optique que la fédération départementale de la Maison Familiale et Rurale (MFR) d'Apatou a décidé de favoriser l'apprentissage de l'agriculture aux personnes désirant obtenir une formation. Le but est de valoriser la pratique de l'agriculture en Guyane et de permettre aux Bushinengués d'Apatou d'être des acteurs qualifiés et reconnus comme tel par un diplôme et par un accompagnement. La MFR étant située dans le centre d'Apatou, cela ne permet pas aux habitants des *Kanpu* Nord et Sud d'accéder et de suivre de façon assidue ces formations.

Le statut social et l'appartenance culturelle des personnes ont un impact sur leur accès au foncier. En effet, à Apatou, les personnes disposant d'une terre obtenue selon les règles d'usage de l'attribution coutumière sont reconnues comme membres de la communauté aussi bien par les chefs coutumiers que par la population locale. L'accès au foncier permettait donc de définir les identités sociales des habitants d'Apatou et par-delà, d'accorder une certaine légitimité aux membres de la communauté bushinenguée. Cette situation a longtemps renforcé l'existence d'un *entre-soi* bushinengué. Or, l'implantation de la route a modifié l'organisation et l'occupation de l'espace au sein de la commune. Les personnes qui ne pouvaient prétendre être propriétaires d'une parcelle de terre dans la commune du fait de leur extériorité à la communauté bushinenguée (filiation) peuvent à présent effectuer une demande. Ces nouveaux demandeurs sont majoritairement des non-locaux, c'est-à-dire des personnes disposant d'un capital social et économique assez élevé.

A Apatou, ces nouveaux « étrangers domiciliés », bien qu'ils constituent une plus-value de par leurs compétences professionnelles, leurs diplômes et leur maîtrise de la langue française, n'auront pas nécessairement un attachement à la terre tel que défini par Joel Bonnemaïson et Luc Cambrezy (1997). Ne considérant pas la terre comme un être mais comme un moyen de production permettant d'en tirer des revenus, l'acquisition de parcelles de terres par les nouveaux « étrangers domiciliés » réorganise de fait la structure socio-spatiale des Bushinengués et modifie de façon considérable la construction identitaire d'un Bushinengué. La question foncière témoigne ainsi du fait que l'identité apatoutienne se construit par rapport à une identité territoriale. Une inégalité sociale apparaît entre les membres de la commune d'Apatou et certains voient leurs vulnérabilités se renforcer.

CONCLUSION

L'éparpillement des habitants dans les divers *Kanpu* a soulevé plusieurs questions concernant la recomposition territoriale et les enjeux de pouvoirs qui l'accompagnent. Les populations y vivant se trouvaient déjà en situation de marginalité socio-spatiale et occupaient de fait une position renforçant leurs vulnérabilités. L'étendue et l'inégale répartition des populations au sein de la commune ne permettent pas aux chefs coutumiers, au maire de la commune, aux gendarmes et aux services sociaux de bases d'être présents et donc de garantir un service égal au sein de la commune et à l'ensemble des populations inscrites sur ce territoire. Durant de nombreuses années, le fleuve permettait de reconnaître et donc de définir un habitant de la commune. Un Apatoutien était défini par sa présence à Apatou, son appartenance à un lignage bushinengué et par son lien avec la culture du fleuve. En résumé, un Apatoutien était un Bushinengué habitant à Apatou.

Aussi, l'arrivée de la route dans ce territoire questionne l'identité et la nomination de la population. Le terme Apatoutien va-t-il être revendiqué par les habitants de la commune au profit de celui de la population d'Apatou qui a, de tout temps, fait référence aux Bushinengués ? L'implantation de la route du fleuve a bouleversé de façon considérable la structure socio-spatiale des Bushinengués. Mais peut-on vraiment mesurer l'étendue de cet impact ? Entamées avant l'ouverture de la route, ces transformations, parfois souterraines, ont été accentuées. La petite commune d'Apatou n'exprime-t-elle pas, à sa manière et à son niveau, les évolutions profondes d'une société mondialisée ?

BIBLIOGRAPHIE

- ARUAG (2010), *Analyse, évaluation et suivi des incidences de la liaison routière : Saint-Laurent-Apatou*, Rapport d'étude, 102 p.
- BONNEMAISON J. et CAMBREZY L. (1997), « Le territoire entre lien et frontière », in Bonnemaison J. et al. (dir.), *le territoire, lien ou frontière ?*, Paris, L'Harmattan, 819 p.
- BOUDOUX D'HAUTEFEUILLE M. (2014), « La route, facteur de développement socio-économique ? Une analyse des enjeux portés par les projets routiers en Guyane française », *Espaces et sociétés*, n° 156-157, pp. 177-195.
- DOMENACH H. et PICOUET M. (1988), « Transition démographique et migration en Guyane : des conditions de peuplement sous pression. », in *Dynamique de la population et migration en Guyane*, pp. 5-29.

- GADIO G. (2015) « Les (enfants) oubliés du Maroni : les Apatrides », in Moomou J. (dir.), *Sociétés maronnes des Amériques*, Matoury, Ibis Rouge, 784 p.
- GOURY L. et MIGGE B. (2003), *Grammaire du nenge(e) : introduction aux langues aluku, ndjuka et pamaka*, Paris, IRD Editions, 285 p.
- LETNIOWSKA-SWIAT S. et MOREL V. (2012), « Entre logiques institutionnelles et pratiques spontanées de la frontière : la structuration d'un territoire périphérique autour du bas Maroni (Guyane) », *Géocofluence*, 15 p.
<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/typespace/frontier/FrontScient10.htm>
- MALLE M-P. (2004), « Les maisons des Noirs marrons de Guyane », *In situ*, n°5/2004, 16 p.
<https://insitu.revues.org/2373>
- ORRU J-F. (2007), « Territoire et développement : entre déterminisme naturel, héritage historique et enjeux de développement durable », in Mam Lam Fouck S. (dir.), *Comprendre la Guyane d'aujourd'hui*, Matoury, Ibis Rouge, 712 p.
- OTHILY A. (1988), « Éléments de chronologie ALUKU », Fonds Documentaire Orstom, n°26713, 16 p.
http://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/pleins_textes_5/b_fdi_20-21/26713.pdf
- PIANTONI F. (2002), « Les recompositions territoriales dans le Maroni : relation mobilité-environnement », in *Revue Européenne des Migrations Internationales*, Volume 18, n° 2, pp.11-49. URL : <http://remi.revues.org/document1630.html>
- PRICE R. et PRICE S. (2003), *Les Marrons*, Paris, Vents d'ailleurs, 127 p.
- THIVOLET P.M., « De l'autre côté la France », *Le Monde*, (28/06/1981).