Révéler des navettes marginales, In: Atlas critique de Guyane, Chapitre 8 "Relier, les circulations". Noucher Matthieu et Polidori Laurent (dir.)

Françoise Bahoken

▶ **To cite this version:**

Françoise Bahoken. Révéler des navettes marginales, In: Atlas critique de Guyane, Chapitre 8 "Relier, les circulations". Noucher Matthieu et Polidori Laurent (dir.). Révéler des navettes marginales, In: Atlas critique de Guyane, Chapitre 8 "Relier, les circulations". Noucher Matthieu et Polidori Laurent (dir.), CNRS Editions, pp 198-199, 2020. hal-03160679

HAL Id: hal-03160679
https://hal.science/hal-03160679

Submitted on 25 Mar 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Manuscrit auteure publié sous le titre « Révéler des navettes marginales », dans le chapitre « **Relier**, les circulations », in Noucher M. et Polidori L. (dir.) *Atlas critique de Guyane,* CNRS éditions, 2020, pp. 198-199.

Françoise Bahoken, Université Gustave Eiffel, AME-SPLOTT

Chapitre 8 – Relier,

Circuler pour relier des territoires

Révéler des navettes marginales

Un système de mobilités professionnelles centralisé …

L'hypothèse d'une captation des flux de mobilité professionnelle par le pôle de Cayenne-Kourou qui « *centralise les déplacements* » à l'échelle guyanaise s'inscrit dans une démarche qui privilégie les acteurs dominants, à savoir la perception des lieux d'emploi centraux et attractifs. L'attention ainsi portée sur les déplacements professionnels qui impliquent un grand nombre d'actifs élimine de fait des déplacements pourtant nombreux, mais jugés non significatifs. L'illustration cartographique correspondante n'en représente alors logiquement qu'une sélection.

Les vingt plus forts flux significatifs du système de mobilité guyanais correspondent en effet à une faible part des navettes effectivement réalisées dans la réalité. Cette population que l'on peut considérer négligeable à l'échelle régionale contribue pourtant à 90% de l'information, à savoir, du nombre d'actifs de 15 ans et plus exerçant un emploi dans une commune autre que celle de sa résidence. Ces gros flux centralisés sur la zone de Cayenne et son voisinage jusqu'à Kourou relient quelques couples de lieux qui établissent ensemble l'aire d'influence de la capitale régionale, cette concentration traduisant un système de mobilité professionnelle inégalitaire.

Ce constat suggère l'hypothèse inverse de l'existence d'un assortiment de faibles navettes, en valeur, mais qui concernent dans l'ensemble une part non négligeable des individus soit parce que les populations concernées ne changent pas de commune pour exercer leur activité professionnelle (jusqu'à 60% des actifs de certaines communes de l'intérieur) soit, en revanche, parce qu'elles changent de commune et parcourent parfois de longues distances. Examiner cette hypothèse entraîne la prise en compte de l'éloignement du lieu de travail dans l'analyse, son extension aux navettes jugées *a priori* non significatives.

… masquant des sous-systèmes imbriqués en périphéries

Les navettes non significatives à l'échelle du système de mobilité guyanais sont celles qui présentent à la fois de faibles valeurs (moins de 200 individus environ) et ne font pas partie des 20 premières, celles dont l'expression spatiale n'est pas organisée autour de pôles d'emplois majeurs, capables de rayonner à l'échelle régionale au détriment d'espaces périphériques, marginaux ou même marginalisés. L'introduction de ces petites navettes répond à un objectif général d'équité et de justice sociale, aussi de justice spatiale dans la mesure où elle va permettre de considérer des lieux, par conséquent les populations qui y travaillent, jugé·e·s auparavant non important·e·s (non significatives) pour l'analyse, mais qui concernent une population plus importante.

Appliquée aux mobilités guyanaises, cette posture nous conduit à recourir à la notion de *flux marginaux* (Bahoken, 2019), en référence à celle de *signaux faibles*, participant d'une *logique de mouvement*s caractéristique de la prise en compte des contraintes physiques aux déplacements. Le rôle joué par l'espace géographique dans l'expression des flux est appréhendé ici par le recours à la distance kilométrique parcourue à vol d'oiseau. L'analyse cartographique qui en résulte est une proposition alternative à l'approche classique fondée sur une pure *logique de flux*.

La carte ci-contre des navettes marginales décrit une forme d'intensité kilométrique moyenne de navetteurs en lieu et place de leurs flux ordinaires observés, en même temps qu'elle reconsidère

l'ensemble du territoire régional. Ainsi, si la centralité de Cayenne et de Kourou est conservée en raison de leurs exceptionnelles capacités d'attractions professionnelles, celle-ci est complémentée par un ensemble de sous-bassins d'emplois périphériques imbriqués. On découvre en effet un système de mobilité caractéristique d'une organisation territoriale multi scalaire impliquant la périphérie de la capitale régionale et les marges de la Guyane, ses franges continentales et littorales. Ces navettes marginales qui les desservent intéressent les zones de Saint-Laurent du Maroni, Awala-Yalimapo et Mana ; celles de Maripasoula et Camopi, totalisant plus de 1000 navettes quotidiennes par kilomètre.

Ce sous-système de mobilités périphériques tient au poids de la distance parcourue par certains actifs pour rejoindre leur lieu de travail, aux marges d'un système *a priori* centralisé – dans l'approche dominante. Les quelques fortes mobilités à courte distance, pédestres ou motorisées, poussent à la conclusion d'un système de mobilité centralisé, occultant cet éventail de possibilités d'emplois aux modalités de déplacements alternatives.

Référence :

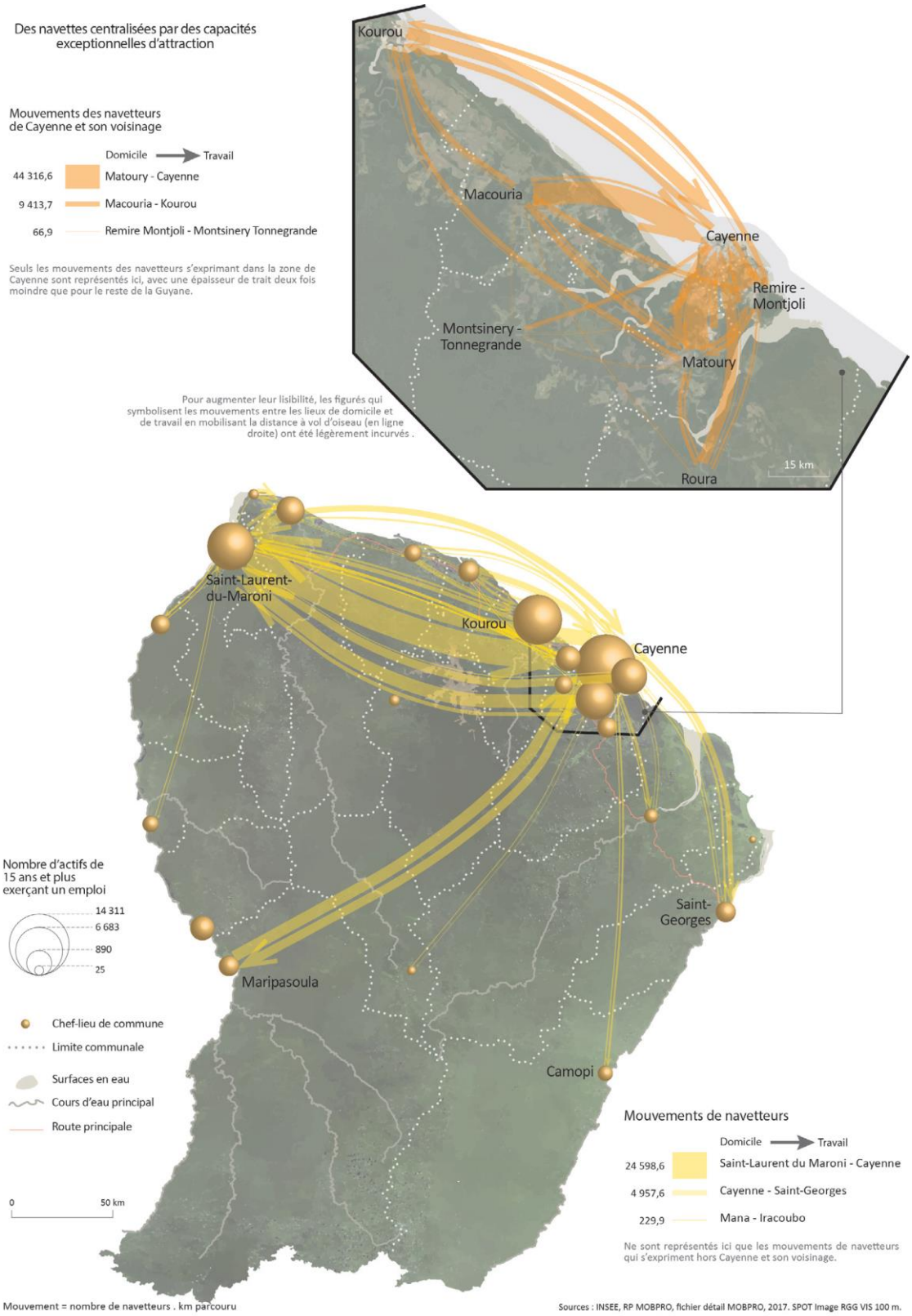
Bahoken F. (2019), L'intérêt du recours à la notion de mouvement pour analyser des « flux marginaux », in : Bernier X. (dir.), *Mobilités marginales, marges mobiles,* Presses Universitaires de Rennes, pp. 100-118.

Encart :

L'approche classique de la cartographie de flux origine-destination consiste à représenter un lien ou une flèche entre des lieux inter reliés, dont la *largeur* est proportionnelle à la quantité de flux, la *longueur* étant fixée par le système de projection. Cette *logique de flux* ne prend pas en compte la géographie des lieux dans sa mise en œuvre cartographique. C'est pourquoi elle s'oppose à une *logique de mouvements* qui considère un espace des positions des lieux comme variable dans la construction cartographique. L'espace pouvant être mobilisé de plusieurs manières, celle qui est mise en œuvre recours à une acception de la distance kilométrique parcourue de manière à considérer des contraintes au déplacement, en particulier celles d'éloignement des aménités liées à la taille des communes.

La carte réalisée selon une *logique de flux* met en évidence des flux gros et courts, les plus forts dirigés vers les pôles dominants qui correspondent à l'approche gravitaire, élaborée dans le cadre de la première loi de la géographie. A l'inverse, celle réalisée selon une *logique de mouvement* met en évidence les plus faibles, mais qui concernent finalement une population et un espace, en termes de couverture spatiale, plus importants.

Manuscrit auteure publié sous le titre « Révéler des navettes marginales », dans le chapitre « **Relier**, les circulations », in Noucher M. et Polidori L. (dir.) *Atlas critique de Guyane,* CNRS éditions, 2020, pp. 198-199.



Conception et réalisation : F. Bahoken et O. Pissoat.