



HAL
open science

Les nouvelles traversées andines

Anne-Laure Amilhat Szary

► **To cite this version:**

Anne-Laure Amilhat Szary. Les nouvelles traversées andines. Collection EDYTEM. Cahiers de géographie, 2004, 2, pp.121-128. halshs-00277456

HAL Id: halshs-00277456

<https://shs.hal.science/halshs-00277456v1>

Submitted on 6 May 2008

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.

Anne-Laure AMILHAT SZARY
Université Grenoble I, Institut de Géographie Alpine/ PACTE- TERRITOIRES, UMR 5038
14 bis av. Marie Reynoard 38100 Grenoble , France
Tél direct :(33) (0)4 76 82 20 80 Fax: (33)(0)4 76 82 20 01
mail : Anne-Laure.Amilhat@ujf-grenoble.fr

Paru dans « Les nouvelles traversées andines : de la montagne-obstacle à la montagne-interface »,
in *Traverser les montagnes*, Cahiers de Géographie – Collection EDYTEM n°2.

LES NOUVELLES TRAVERSÉES ANDINES : DE LA MONTAGNE-OBSTACLE À LA MONTAGNE-INTERFACE ?

Après avoir constitué le cœur démographique et culturel du continent latino-américain à l'époque précolombienne, les Andes ont changé de statut sous la colonisation hispanique puis dans les processus de construction nationale du XIX^{ème} siècle. A la suite d'une première phase de maillage du territoire par un semis urbain visant à encadrer les territoires conquis et à mettre en œuvre l'extraction de leurs ressources minières, la Cordillère a ensuite été reléguée dans une position périphérique au regard des processus dominants de transformation de l'espace qui se sont traduits par la littoralisation des hommes et des activités. Marqués par une tentative d'industrialisation rapide, les pays dits « andins », tout comme ceux du « cône sud », ont continué à tourner le dos à la Cordillère pendant la majeure partie du XX^{ème} siècle.

On assiste depuis une dizaine d'années à un apparent retournement de l'espace andin, mis au service de la façade pacifique du continent par l'ouverture rapide de nouvelles routes traversantes. L'attrait du potentiel économique de la zone asiatique émergente joue un rôle important dans ces processus, au même titre que l'évolution propre de la zone andine. Dans le même temps en effet, on y a observé des dynamiques démographiques contradictoires témoignant à la fois d'un exode rural fort et d'un solde naturel important, ce qui explique que les Andes soient aujourd'hui, dans certains des pays considérés, des zones intensément peuplées posant de graves problèmes d'intégration politique, économique et sociale aux modèles de développement dominants.

Cette communication s'interroge sur le sens de ces grands travaux : ils ont rapidement transformé le réseau de circulation des Andes sèches qui s'étendent du Chili en Bolivie et au Pérou, mais leur impact à la fois plus large et plus restreint qu'il n'y paraît. A travers ces structures linéaires, ce sont en effet des espaces plus importants qui sont touchés et transformés. Localement pourtant, les habitants et leurs élites estiment que les retombées sont encore insuffisantes. Nous nous proposons ici d'une part d'analyser les circonstances politiques et économiques qui sont à l'origine de ces réalisations et d'autre part de proposer une grille d'évaluation pour tenter de mesurer l'impact réel de ces axes de transport.

I. Retournement de l'espace ou changement de paradigme ? Le contexte des nouvelles percées transcordilléranes

Pour mieux comprendre les transformations de l'espace considéré, il faut rapidement présenter les paysages concernés : on se place aux latitudes où le relief andin est matériellement plus facile à traverser : dans le nord du Chili, le sud du Pérou ou en Bolivie, malgré des altitudes élevées, les hauts plateaux ne constituent pas un obstacle majeur à la circulation. Ces espaces étaient d'ailleurs reliés au littoral et au piémont humide dans le cadre de circuits de mobilités traditionnels à l'époque précolombienne. Marginaux par rapport aux flux économiques dominants, ces échanges se sont tout de même maintenus jusqu'à une période relativement récente (les dernières caravanes de lama ont disparu dans les années 1960).

Dès lors, les tracés suivis pour les axes de transport moderne ne sont pas inédits, les travaux routiers consistant par exemple à asphaltier des pistes existantes dont on améliore le profil. Pour certains, ces projets de revêtement existaient depuis longtemps mais leur réalisation n'avait jamais été possible jusqu'alors. On peut donc s'interroger sur les raisons du déblocage de cette situation, sur les éléments des contextes politiques et économiques contemporains qui ont permis des évolutions d'une telle rapidité.

Fin des dictatures et apaisement diplomatique

Le projet de la modernisation des infrastructures traversantes n'est pas récent. Des circuits d'échange traditionnels existant à travers la Cordillère, les circulations traditionnelles y étaient plus ou moins intenses selon

les secteurs. Le changement d'échelle induit par l'augmentation du commerce extérieur au XX^{ème} siècle a posé le problème de l'aménagement des voies de circulation existantes. La première partie du siècle a été marquée par la réalisation de deux grandes voies ferrées transandines : Arica/ La Paz (FCALP) en 1904, Antofagasta / Salta (FCAB) en 1948, témoignant d'une volonté politique d'ouverture malgré des volumes de flux encore limités. Une mise en perspective historique est très importante pour comprendre les discours contemporains sur les problèmes de circulations dans les Andes centrales : la multiplication des messages intégrateurs, insistant sur l'effort récent d'amélioration des conditions de transport à travers la Cordillère, donne à penser que l'on assiste aujourd'hui à un retournement absolu de l'espace. Cela est loin d'être vrai puisque l'on a vu combien les échanges participent d'une organisation ancienne de cet espace éloigné du cœur des Etats-nations considérés où les frontières n'ont joué que tardivement un rôle de barrière.

Les frontières de la zone ressortent de différents statuts. L'angle nord-ouest de l'Argentine constitue un angle mort de la nation argentine, en rupture avec la structure de l'empire espagnol au sein duquel le viceroyaume de La Plata était directement lié à celui du Haut Pérou à travers ce corridor nord-ouest. Les frontières entre le Chili et la Bolivie ou le Pérou sont en revanche issues de la guerre du Pacifique et leur tracé reste contesté. Il n'en demeure pas moins que jusqu'à la deuxième moitié du vingtième siècle, ces lignes de délimitation sont restées assez poreuses du point de vue des circulations d'hommes et de marchandises. Ce n'est au moment où les pays ont été gouvernés simultanément par des dictatures militaires que la situation a évolué radicalement. Lors du centenaire de la Guerre du Pacifique, en 1979, les armées rivales furent postées face-à-face et une grande partie de la zone frontalière chilienne fut minée par le Général Pinochet. Il n'existe toujours pas de relations diplomatiques entre Bolivie et Chili à l'heure actuelle, alors que les liens commerciaux augmentent et que les contacts se multiplient entre les acteurs politiques locaux des deux côtés de la frontière.

C'est par rapport à cette crispation récente qu'il faut lire les phénomènes contemporains. Ils s'inscrivent à la fois dans une tradition ancienne et dans une rupture revendiquée par rapport à l'époque militaire. Le contexte politique n'est pas le seul facteur de ces transformations. De nombreuses initiatives diplomatiques s'appuient en effet sur des initiatives économiques qu'elles nourrissent en retour.

Internationalisation des échanges et attraction de l'aire Pacifique

Quand bien même on en relativise le poids de la difficulté de la traversée des montagnes au regard de certaines caractéristiques topographiques et des progrès techniques, on ne peut nier que les itinéraires qui chevauchent des zones de relief présentent souvent plus de contraintes que ceux qui restent localisés dans des zones planes. Si l'on traverse les montagnes, c'est donc toujours en raison d'un enjeu dont l'importance amène à passer outre les obstacles, de nature politique mais plus souvent économique. On n'a traversé les Alpes qu'à partir du moment où la structuration des circuits commerciaux sud et nord-européens ont été intégrés. De la même façon, les grandes civilisations précolombiennes se sont construites sur la complémentarité des ressources des versants pacifique et amazonien des Andes, induisant des mobilités importantes à travers la chaîne.

Dans la zone considérée, l'exploitation des nitrates a induit les dernières recompositions de la mobilité traditionnelle : pour nourrir les centres miniers du désert d'Atacama fin XIX^{ème}-début XX^{ème}, on faisait encore venir des troupeaux d'Argentine et le fourrage ainsi que du petit maraîchage étaient produits dans les oasis du piémont chilien. Mais le vingtième siècle représente plutôt une période de rupture des échanges transandins, à la faveur de la structuration des marchés nationaux qui drainent les productions agricoles (sucre et agrumes en Argentine) et du développement d'enclaves minières directement reliées aux marchés mondiaux. En témoigne les réseaux ferrés d'Argentine et du nord du Chili.

De ce point de vue, la partie des Andes que nous étudions regroupe différentes régions qui ont comme point commun de constituer des périphéries des Etats auxquelles elles sont respectivement rattachées. C'est l'évolution du contexte global qui semble avoir renouvelé les perspectives géopolitiques de ces espaces marginalisés jusqu'alors. Leur localisation dans des montagnes du « bout du monde » devient un « avantage comparatif » dès lors que l'aire Pacifique en émergence se voit attribuer les meilleures perspectives mondiales de croissance dans les années 1980. Cette attitude n'est pas originale : elle reproduit à l'échelle locale le positionnement d'un pays comme le Chili qui devient partenaire à part entière de l'APEC. Les acteurs locaux prisonniers de schémas de développement très centralisateurs imaginent dès lors de pouvoir échapper au poids de leurs capitales par une insertion directe dans le commerce global. Conscients de leur poids modeste au regard des échanges globaux, ils adoptent très tôt des discours partenariaux.

Les mouvements d'intégration continentale et les pays andins

La chronologie des grands travaux transandins peut ainsi être corrélée à celle des initiatives d'intégration régionale. L'exemple de la modernisation des infrastructures entre la Bolivie et le port d'Arica en est emblématique : à la suite de la perte des territoires ouverts sur la mer de la Bolivie après sa défaite dans la guerre du Pacifique, des négociations sur un accès compensatoire au littoral avaient été engagées avec le vainqueur chilien. La nécessité d'un lien fort entre la capitale andine et le Pacifique étant reconnue, on avait vite entrepris la réalisation du chemin de fer Arica/ La Paz déjà mentionné. Cette ligne ferroviaire marquait une première période d'apaisement diplomatique dans la zone au cours du XX^{ème} siècle. C'est ensuite à la fin des années 1960, après la

formation de l'*Aire de Développement* du Pacifique (à partir de 1964), celle du *Pacte Andin* (1969) que certains grands projets routiers furent relancés, dont la route Arica/ La Paz commencée au début des années 1970 sur la base d'un financement appuyé par la BID (Banque Interaméricaine de Développement), stoppés nets par les régimes militaires.

Le Pacte Andin est loin d'avoir constitué la zone d'intégration économique la plus dynamique du continent; le groupe a survécu pour se transformer récemment en Communauté Andine des Nations, demeurant cependant bien en-deçà des projets initiaux,) et souffrant des faiblesses des économies de ses membres et du retrait de certains d'entre eux (le Chili en 1976). Face à ce bloc, la dynamique du MERCOSUR apparaissait encore très récemment comme exemplaire. Deux pays concernés par notre étude ont d'ailleurs voulu y être rattachés comme membres associés dès 1996 (Bolivie et Chili). C'est le MERCOSUR qui a donc servi de référence aux projets régionaux observés autour de l'Altiplano depuis une vingtaine d'années. Un certain nombre d'acteurs issus du monde économique, politique et culturel se sont ainsi rapprochés et la production de discours politiques sur ce thème est abondante. Nombreux sont ceux qui font référence à une union des «périphéries du centre sud des Andes», appelée par certains ZICOSUR («zone d'intégration du centre ouest sud américain»). Malgré son sigle, cette zone n'est pas conçue par ses promoteurs uniquement comme un grand marché mais plutôt comme un territoire de projet. C'est dans l'espace concerné par ce renouveau politique que se sont multipliés les infrastructures transcordilléranes. Pour leur majorité, ces projets ne sont pourtant pas du ressort des seuls acteurs locaux, mais engageant au contraire des négociations aux niveaux nationaux et internationaux. C'est ce jeu des échelles qu'il faudra questionner après avoir présenté les transformations rapides et récentes du paysage sud-andin.

II. La densification rapide des infrastructures traversantes

Quel que soit le point de vue duquel on aborde cet espace, les faits sont là : en peu d'années, le paysage a beaucoup changé, à l'échelle des faibles densités des lieux considérés bien sûr. La partie des Andes que nous étudions est très faiblement peuplée hors des villes de piémont; l'aridité de la zone explique en partie que la mise en valeur de l'espace y soit profondément discontinue. Dans un tel contexte, les voies de communication ne constituent pas à proprement parler des réseaux où chaque point représente un carrefour, un point d'intersection entre plusieurs axes. Lors de l'exploitation des différentes ressources du sous-sol de l'Atacama, on a construit les voies qui permettaient l'extraction de la ressource, selon un schéma dit en dents de peigne par rapport au littoral. En quoi peut-on affirmer que ce à quoi on assiste aujourd'hui constitue un changement de nature et pas seulement de degré? On observe d'une part une densification des tracés et les inter-relations se complexifient, devenant de plus en plus réticulaires. D'autre part, les «réseaux» qui venaient buter sur la cordillère sont en cours d'intégration.

Les nouvelles routes

Les changements récents concernent avant tout la route, support du type de transport dominant dans le dernier quart de siècle. Pour relier le nord du Chili aux pays voisins, on a ainsi construit en moins de dix ans deux routes internationales avec des efforts sur le revêtement asphalté (fin des travaux commencés dans les années 1960 pour la route Arica/ La Paz en 1995, Calama/ Jujuy par le Col de Jama, partie chilienne terminée en 1999, segment argentin en cours de finition), un troisième axe faisant l'objet de travaux d'amélioration sans être bitumé de bout en bout (Iquique / Oruro via Colchane).

Dans le même temps (années 1990), un certain nombre de grandes exploitations minières ont vu le jour, fruit des projets initiés lorsque la Junte au pouvoir au Chili a libéré les conditions de l'investissement étranger dans les années 1980. Ces gisements n'avaient pas pu être mis en valeur auparavant du fait de deux facteurs: le taux de minéralisation de la ressource y est relativement faible, ce qui implique une exploitation à grande échelle pour atteindre un seuil de rentabilité acceptable, et les gisements sont à haute, voire très haute altitude (Doña Inès de Collahuasi à plus de 4000 mètres d'altitude). Les entreprises privées qui se sont installées dans la zone pour exploiter les minerais ont dû, pour assurer leur desserte, négocier avec l'Etat et les Régions. La modernisation du réseau routier chilien a ainsi suivi la nouvelle carte minière, mais cet effort de l'investissement public n'a pas suffi et les compagnies l'ont accompagné de travaux à financement propre. Une dizaine d'années après le lancement de la mine La Escondida, la région d'Antofagasta se trouve dans une situation ambivalente du point de vue du réseau routier: de nouvelles routes de très bonne qualité existent pour la desserte des mines de haute altitude alors que les routes dépendant de l'entretien de l'Etat (et de ses antennes régionales) se sont dégradées du fait d'une augmentation du trafic poids lourds non suivie de celle du budget d'entretien. Les mines sont néanmoins positionnées près de la frontière et les nouvelles routes permettent de doubler parfois avantageusement en matière de confort de conduite les axes principaux, contribuant ainsi à la multiplication des liens avec les pays frontaliers.

La multiplication des réseaux énergétiques

Si l'intégration frontalière appelée de leurs vœux par les responsables politiques locaux est lente, celle des secteurs dominants de l'économie l'est beaucoup moins. A un niveau binational, un traité minier vient d'être signé entre Chili et Argentine (ratifié en décembre 2000), qui a des conséquences importantes sur la zone andine altiplanique du fait de la multiplicité des gisements qu'elle recèle. Cette mesure facilite le passage de la frontière des capitaux, souvent étrangers, qui peuvent désormais se distribuer dans les deux pays par le biais d'une même société filiale. Cette politique a permis de surcroît de surmonter une des difficultés importantes de l'économie minière, celle de son coûteux approvisionnement énergétique traditionnellement fourni par des centrales thermiques localisées sur le littoral. L'ouverture de la frontière dans ce domaine laisse entrevoir des perspectives commerciales telles que deux projets de gazoducs ont vu le jour presque simultanément et selon des tracés parallèles, reliant les bassins gaziers du nord-ouest argentin au littoral chilien par le col de Jama. Deux gazoducs sont ainsi en activité depuis 1999 (NorAndino, du Belge Tractebel et GasAtacama, de l'Américain CMS Energy), et une ligne à haute tension complète le réseau, passant par le col de Sico, quelques dizaines de kilomètres au sud.

Les problèmes énergétiques régionaux ne sont pas entièrement résolus pour autant, car le Chili vit difficilement sa dépendance vis-à-vis d'un voisin mal aimé. Afin de sortir de cette situation, le lobbying est fort pour tenter de faire en sorte que les réserves minières récemment découvertes dans le sud-est de la Bolivie, qui pourraient elles-aussi être exploitées pour l'exportation, le soient au travers d'un gazoduc traversant le Chili plutôt que le Pérou. Ces négociations ont été au cœur des débats politiques houleux qui ont accompagné les élections présidentielles de l'été 2002 en Bolivie. Les entreprises présentes dans la construction et l'exploitation des gazoducs Chili / Argentine, dont CMS Energy, sont intéressées par cette perspective d'une conduite de gaz Chili / Bolivie. En Bolivie pourtant, les réticences restent fortes dans un contexte de nationalisme revivifié par les revendications d'organisations indigénistes qui refusent de brader les ressources non-renouvelables d'un pays pauvre.

La multiplication des liens transandins se traduit aujourd'hui par une surcapacité relative dans le *Norte Grande* chilien. Dans ce contexte, on imagine désormais de pouvoir relier le système énergétique du nord Chili (SING) à celui du centre du pays (SINC) à relativement moyen terme, rompant ainsi le morcellement des réseaux énergétiques d'un pays longiligne comme le Chili.

L'impact de ces reconfigurations est discutable et discuté : la construction des gazoducs a impliqué de nombreux travaux, traversant des zones mal reliées aux pôles régionaux par les axes de transport traditionnels. Ni la construction ni le passage d'une infrastructure linéaire n'ont vraiment réduit joué sur l'isolement de ces zones de montagnes. Celles-ci se trouvent par contre soumises à un risque nouveau dont elles ont malheureusement fait l'expérience lors de l'explosion suivie d'un énorme incendie survenu sur le gazoduc NorAndino en janvier 2002.

Mais la primauté du transport de marchandises

Le cas des réseaux énergétiques est souvent considéré comme distinct de celui des réseaux de transport routier et ferroviaire, ces derniers étant susceptibles d'avoir un impact plus large sur les territoires traversés. Il n'en demeure pas moins que les routes bitumées depuis peu et les chemins de fer existant dans les Andes centrales sont voués à satisfaire avant tout les besoins du trafic de marchandises. Ce dernier constitue aujourd'hui la majorité des flux transandins. La nature des échanges explique que certaines infrastructures anciennes continuent à être exploitées malgré leur vétusté, tel le chemin de fer utilisé pour le transport des vrac miniers (exportations) ou céréaliers (importation pour la Bolivie) alors que le trafic voyageurs a été interrompu, même sur la ligne pittoresque Arica / La Paz. La route paraît mieux adaptée pour les produits conteneurisés importés (pour la plupart à travers la zone franche d'Iquique), ainsi que pour la diffusion dans tout le sous-continent de voitures usagées nord-américaines.

Au cours de ces dernières années, les réunions internationales réunissant les acteurs responsables des infrastructures de transport se sont multipliées. S'y retrouvent des responsables politiques locaux ainsi que des membres des ministères concernés du Chili, d'Argentine, de Bolivie mais aussi du Paraguay ou du Brésil, ainsi que des entrepreneurs. Ils peuvent y discuter des interconnexions prioritaires et présenter les progrès réalisés dans leurs secteurs respectifs. Une grande partie des discours est d'ordre stratégique et prospectif, visant à présenter les potentialités commerciales des axes à développer : les axes transandins pourraient ainsi permettre de renverser un certain nombre de flux qui s'écoulent actuellement par les ports atlantiques, les redirigeant dans des temps avantageux vers ceux de la façade Pacifique, plus proches de marchés en pleine croissance. C'est la thématique très en vogue des « corridors bi-océaniques ». D'aucuns rêvent ainsi de pouvoir faire traverser les Andes au soja du Mato Grosso Du Sul pour l'exporter au Japon dans de meilleures conditions. Il est malheureusement peu fait mention dans ces sommets des difficultés rencontrées par les invités à se rendre sur les lieux de réunion : les liaisons aériennes directes sont quasi-inexistantes (Iquique / Salta n'existe qu'en été par exemple) et nécessitent des transferts dans les capitales distantes de plusieurs milliers de kilomètres.

L'effort portant sur les infrastructures s'accompagne en revanche d'une réflexion sur l'évolution des formalités douanières aujourd'hui encore très contraignantes dans la zone considérée, qui freinent

considérablement les échanges commerciaux transfrontaliers, du moins pour ce qui concerne leur volet officiel. Mais ces évolutions sont lentes car les réticences réciproques sont nombreuses. Ce carcan est loin d'empêcher une kyrielle d'échanges informels, qui vont de la contre-bande au trafic de drogue, particulièrement efficaces du fait d'une combinaison habile des circuits commerciaux traditionnels et des potentialités des axes de transport rénovés.

L'espace andin apparaît ainsi de plus en plus tissé par un réseau d'infrastructures de transport modernes, les gazoducs et lignes à haute tension se multipliant à côté des routes. Seul le réseau ferré reste à la traîne, souffrant d'archaïsmes importants : les segments les plus rentables sont en cours de privatisation, les autres ferment. Dans l'ensemble cependant, ces réalisations récentes ne concernent que le transport de marchandises et on peut se poser le problème de leur impact sur les espaces montagnards traversés.

III. Le statut des Andes face à la multiplication des flux traversants

Outre le fait d'être relativement concomitantes, les infrastructures présentées dans la partie précédente se caractérisent par un statut ambivalent. Si leur impact est avant tout régional, puisqu'elle desservent des zones périphériques des Etats considérés, de par leur statut transfrontalier elles constituent des axes d'intérêt national. Les différents pays concernés ont connu au cours des dernières décennies des processus de décentralisation administrative plus ou moins poussés et les espaces considérés sont donc gérés en partie par des collectivités locales. La réalisation de ces grands travaux porte pourtant l'empreinte forte de l'Etat¹ : elle est rarement du ressort des pouvoirs décentralisés. Ces derniers revendiquent quand même pour les territoires qu'ils représentent une vocation d'interface, à la fois commerciale et politique, dans une perspective d'intégration continentale. En quoi ces ambitions correspondent-elles aux évolutions sociales récentes ?

La revendication d'un statut d'interface

La sous-région andine traversée par les frontières de la Bolivie, du Chili et de l'Argentine est principalement constituée de périphéries marginalisées par les logiques dominantes d'organisation de l'espace. Elle n'a été intégrée dans les échanges mondiaux que sous la forme de l'enclave. C'est pour rompre ce fonctionnement en isolats que les acteurs locaux ont peu à peu tenté de redéfinir leur territoire en position d'interface. Celle-ci repose sur une politique active en matière d'infrastructures, car traverser la montagne c'est ouvrir une barrière et supprimer l'obstacle. Mais une politique de transports ne suffit pas, d'autant que ses conditions échappent en partie aux élites locales : elle doit s'accompagner d'une politique commerciale offensive. A cet égard, le *Norte Grande* chilien occupe un statut particulier : la richesse minière de son sous-sol (nitrates, cuivre, lithium, bore...) a permis le décollage économique national et dans le cadre de l'effort d'intégration internationale, cette région tente d'occuper un rôle de leadership.

Dans la région de la ZICOSUR, les initiatives transfrontalières de nature économique se sont multipliées dès les années 1970. Les chambres de commerce bilatérales furent amenées à jouer un rôle important ; elles organisèrent des foires internationales dont la fréquence se régularisa peu à peu : suite à la première foire internationale agro-industrielle du Nord Argentin (FERINOA) qui eut lieu en novembre 1974 à Salta, celles-ci s'internationalisèrent. Lors de la deuxième foire (novembre 1975 - Salta) se tenait la première rencontre pour l'intégration : le *Primer Encuentro para la Integración Económica Fronteriza y Latinoamericana*. C'est au cours de la troisième réunion du groupe issu de ces manifestations (Asunción, juin 1977) qu'un nom définitif fut adopté : le GEICOS, *Groupe d'entrepreneurs interrégional du Centre Ouest sud-américain*² (accord d'Asunción). Ce dernier fonctionne encore aujourd'hui et en sont membres le sud-est bolivien, le Paraguay dans son ensemble, le *Noroeste* brésilien et le *Norte Grande* chilien, ainsi que le sud péruvien qui à l'origine ne participait que comme observateur. Les réunions ont lieu dans les différents pays membres, et la présidence du GEICOS est tournante.

Lors de la détente qui a suivi la fin des dictatures militaires, le secteur privé a continué de jouer un rôle majeur dans la course à l'ouverture des marchés, mais les acteurs politiques s'efforcent désormais d'accompagner cette construction internationale. Depuis une dizaine d'années on observe des aller-retours intéressants entre les échelons nationaux et locaux. Dans les pays considérés, les réformes récentes ont plutôt conduit à des phénomènes de déconcentration que de décentralisation, frustrant les acteurs locaux du pouvoir décisionnaire dans leurs domaines d'intervention. L'international n'étant pas une compétence des collectivités locales, aucun cadre d'action n'avait été défini à ce niveau. Les élites locales se sont saisies de ce vide pour y exprimer un certain nombre de leurs revendications avec une liberté relative. On a ainsi pu observer localement des rapprochements inimaginables, entre Boliviens du sud et Chiliens du nord par exemple, alors qu'au niveau

¹ Occasionnellement, la mise en oeuvre de ces nouveaux projets a induit des formes d'innovation territoriale. La négociation pour la mise aux normes de la route du col de Jama a ainsi coïncidé avec la mise en place au Chili de l'équivalent de nos contrats de plan Etat-Région. Le projet de la route internationale de Jama a été l'occasion de formuler le premier contrat de plan co-signé par deux régions (Régions de Tarapacá et d'Antofagasta) et l'Etat central.

² *Grupo de Empresarios Interregional del Centro-Oeste Sudamericano*.

national les relations diplomatiques ne sont toujours pas rétablies. La mise en place d'un certain nombre de structures pour accompagner cet effort, comme les Comités de frontières, ont permis de réintégrer ces initiatives dans un cadre officiel. Il semble que dans ce cas, les dynamiques locales aient accompagné sinon précédé la détente relations bilatérales Chili/ Argentine ou Chili / Bolivie, les projets de territoire des élites locales ayant eu une vaste résonance politique. Celle-ci a pourtant du mal à toucher les populations directement concernées : celles qui vivent dans la montagne, sur la frontière ou le long des nouveaux axes transandins.

Discontinuité montagnarde et ouverture des frontières : l'accessibilité au service de qui ?

Les efforts techniques et politiques se rejoignent donc apparemment pour amoindrir les contraintes du relief et tenter de relier les deux versants des Andes qui encadrent le sud de l'altiplano. Les dynamiques en cours y seraient exemplaires en ce qu'elles témoigneraient à la fois d'une certaine vitalité des processus de décentralisation et des progrès de l'accessibilité dans des zones reculées, deux mots d'ordre du développement selon les principaux bailleurs de fonds. Qu'en est-il dans les faits ? Les populations les plus proches sont-elles pour autant les plus concernées par le changement ? Rien n'est moins sûr, comme en témoignent les recherches récentes menées dans cette partie des Andes³.

On peut tout d'abord s'interroger sur les bénéfices réels en termes d'accessibilité pour les populations rurales, quand on sait par exemple que l'électrification des villages traversés par les gazoducs n'avait pas été prise en compte dans les projets initiaux et tous n'en ont pas bénéficié. On peut ensuite questionner les retombées économiques locales dans le cas de flux de transit : une fois terminée la construction des axes de transport qui peut employer une partie de la population locale, l'impact économique est minime. Ce n'est pas le cas de l'impact environnemental ou social (prostitution à Susques, « portique des Andes »). Les revendications politiques de populations minoritaires de par leur style de vie et leur origine souvent indigène ne sont guère prises en compte dans les projets de territoire à l'échelle régionale.

A analyser les discours dominants produits dans cette zone depuis une dizaine d'années (dont une production cartographique assez édifiante), on pourrait presque croire que la discontinuité a disparu : la spécificité montagnarde de cet espace a été gommée, concomitante de l'ouverture des frontières. Si l'ensemble des transformations du territoire que nous avons analysées montrent l'accroissement des relations de part et d'autre des limites internationales, il apparaît néanmoins que l'on n'y assiste ni à une intégration réelle des espaces andins ni à une normalisation des frontières internationales. Ce sont les villes de piémont qui sont reliées et leurs acteurs dominants qui instrumentalisent la frontière, pas les zones de montagne ni leurs habitants. En ce sens, et malgré la diversité des situations, il peut être pertinent de comparer ces évolutions avec la situation des Alpes qui souffrent aujourd'hui des mobilités de transit.

L'évolution des schémas de mobilité dans les zones traversées

Si de l'extérieur, en regardant un atlas, les Andes peuvent apparaître comme une formidable barrière, notre propos était de montrer combien elles constituent une zone traditionnelle de mobilités et d'échanges, dont les modalités sont renouvelées aujourd'hui. Ce paradoxe ne leur est pas propre, il concerne de nombreux massifs de montagnes de par le monde, avec certaines nuances cependant. On aura ainsi montré que les zones concernées par notre étude sont inscrites dans un processus de libéralisation des marchés et d'insertion dans l'économie globale qui implique des changements de nature et non plus de degré dans les pratiques. Les territoires andins soumis à ces transformations ne sont plus à proprement parler « parcourus » mais « traversés ».

Si l'accessibilité des zones considérées a été améliorée, on est en droit de se demander quel est le véritable bilan social, économique, politique, environnemental de ces nouvelles percées andines à l'échelle des espaces de montagne traversés, à celle des villes de piémont mais aussi dans une perspective régionale élargie. Les réponses sont nécessairement nuancées du fait du caractère multiscale des processus analysés. Elles contribuent au renouvellement des rapports géographiques entre transports et territoires.

Bibliographie

- AMILHAT SZARY, A.-L.- 1999. La région, paradoxe territorial néolibéral ? Analyse de l'impact géographique d'un modèle économique sur le Norte Grande chilien. Toulouse II - Le Mirail. Doctorat Nouveau Régime, sous la direction de M. Claude Bataillon. 509 p
- BANDIERI, S.(coord)-. (2001). Cruzando la cordillera... La frontera argentino-chilena como espacio social. Centro de Estudios de Historia Regional – CEHIR, Facultad de Humanidades, Universidad Nacional del Comahue, 486 p
- BENEDETTI, A. -2000. Redimensionamiento del sistema ferroviario argentino y reorganización territorial en la provincia de Jujuy, Investigación realizada con una beca del Proyecto UBA-BID 802/OC-AR PICT 01671: "Reestructuración del transporte en Argentina: efectos territoriales y sociales", con sede en el Instituto de Geografía, FFyL-UBA, bajo la dirección del Dr. Luis Yanés.

³ Projet CNRS APN, "Mobilités transfrontalières et mobilisation de la frontière. Analyse comparée Alpes-Andes". Travaux en cours d'A. Benedetti, M.-C. Fourny, J. Petit, G.-P. Torricelli et A.-L. Amilhat Szary.

- BENEDETTI, A – 2001. “La Puna desde 1900 hasta el “Paso de Jama”. El imaginario sobre el proceso de integración entre Chile y Argentina”, Ponencia Congreso Antropología Chile, ronéo, 27 p. Tilcara – Buenos Aires.
- BLANC, L.- 2002; Les mobilités transfrontalières dans le centre-sud andin, Grenoble: IGA, Mémoire de maîtrise réalisé sous la direction d'AL AMILHAT SZARY, 128 p.
- BONNEMAISON, J. et CAMBREZY, L.- 1999. Le territoire, lien ou frontière, tome 1 : Les territoires de l'identité ; tome 2 : La Nation et le territoire, Paris : L'Harmattan..
- CICARELLI, V.-1991. « Jama: el paso abierto a la vieja hermandad hispanoamericana », Revista Paso de Jama. Integración Americana, diciembre 1991
- CONTI V.- 1993. “El norte argentino y Atacama: producción y mercados” Siglo XIX. Revista de Historia, segunda época, número 14, julio-diciembre de 1993.
- DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, República Argentina- 1997. Pasos fronterizos de consenso Argentina – Chile, lado Argentina, Ministerio de Economía y Obras Públicas, Dirección Nacional de Vialidad, julio de 1997, Buenos Aires.
- GONZÁLEZ PIZARRO, J.-2000. “Esquema de periodización histórica de las relaciones entre el Noroeste argentino y el Norte de Chile” Revista de Estudios Trasandinos Año IV, N° 4, Santiago de Chile.
- GRENIER, Ph.- 1988. « L'effet-frontière dans l'utilisation et l'organisation de l'espace des Andes argentines », Revue de Géographie Alpine, t. LXXXVI, 1988/1, p. 7-44
- GUERRERO, P., ROJAS, R.- 2002. Mercados Eléctricos, Informe Final, Interconexión SIC – SING. Mémoire sous la direction de H. RUDNICK. Santiago de Chile : Pontificia Universidad Católica de Chile, Fac. de Ingeniería, dpto de Ingeniería eléctrica. <http://www2.ing.puc.cl/>
- GRATALOUP, C.- 1999. « Représenter-penser un Monde mondialisé », L'Espace Géographique, n° 1, tome 28, pp. 13-22.
- GRASLAND C., FRANÇOIS, J.-C./ entretien avec R. BRUNET, 1997,, « La discontinuité en géographie : origines et problèmes de recherche », L'espace géographique, 1997/4, p. 297-308
- GRIMSON A. (dir.)- 2000., Fronteras, naciones e identidades ; La periferia como centro, Buenos Aires : Ciccus / La Crujia, 348 p.
- MURRA, J.V.- 1975. Formations économiques et politiques du monde andin, Lima 1975.
- MINISTERIO DEL INTERIOR, SUBSECRETARÍA DE DESARROLLO REGIONAL Y ADMINISTRATIVO / PUC (Chile)- 1999. Integración de territorios aislados. Diagnóstico y propuestas, Santiago : 58 p + cartes regionales
- MINISTERIO PLANIFICACIÓN Y COOPERACIÓN (Chile) / CENTRO DE ESTUDIOS ESTRATEGICOS DE LA ARMADA- 1997. Corredores bioceánicos en un contexto de país puerto, Santiago : MIDEPLAN/ CEEA
- NOA- Norte Grande, Crónica de dos regiones integradas- 1999. Embajada de Chile en Argentina / CMS Energy, 213 p
- PETIT J., DEBARBIEUX B.-2001. « Tourisme, transports et « isolement » : le cas de la fermeture du Tunnel du Mont-Blanc », Actes du Forum Alpin 2000, Bergamo, compte rendu d'atelier du 12 septembre 2000
- THOMSON, I.- 2000. “Los ferrocarriles del Capricornio Andino” Revista de Estudios Trasandinos Año IV, N° 4, Santiago de Chile
- TORRICELLI, G.-P.- 1996. « Transports et coopération interrégionale dans les Alpes, un bilan mitigé » (avec Claire Fischer), Sciences de la société (Toulouse), 37, février 1996, pp. 131-150.
- TORRICELLI G.-P.- 1999. Politique des Transports et régions frontalières, Projet D7, Programme National de Recherche 41 « Transports et environnement », projet coordonné D7 (cf. : Rapports D7, M11, M12, M13, M13, M15, PNR 41, FNRS, EDMZ, Berne, 1999).