

Axes mondialisés *versus* intégration régionale dans les Andes

Pierre GONDARD

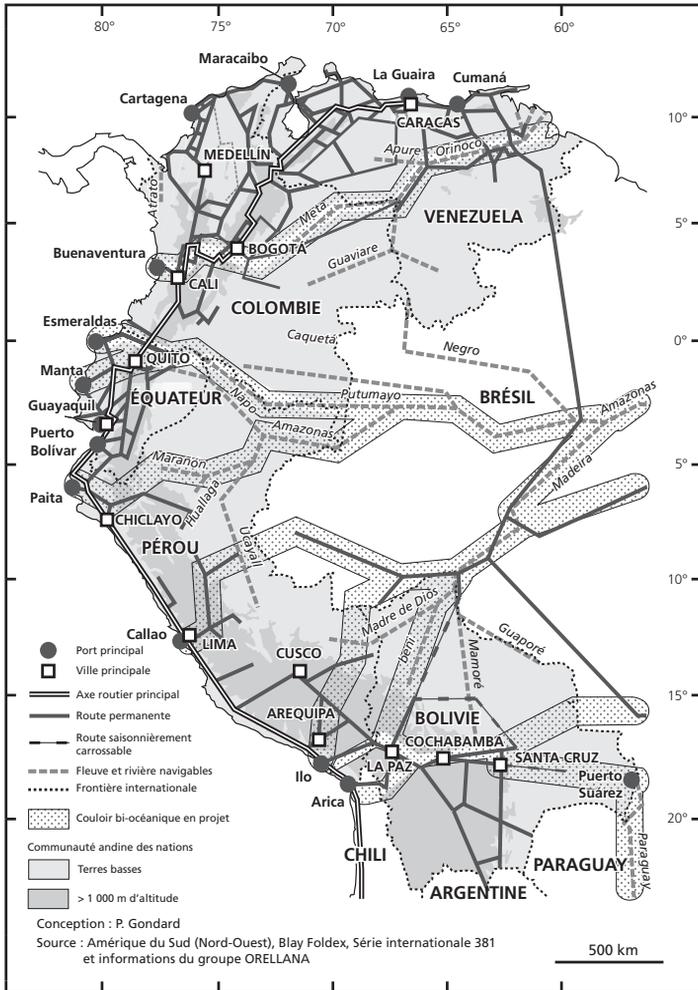
géographe

La circulation des biens et des personnes implique la mise en place d'infrastructures qui traduisent les compromis possibles entre les contraintes du milieu naturel et les techniques que maîtrisent les sociétés¹. Les voies font partie des « [...] héritages, que l'on peut considérer comme autant de "mémoires" des systèmes [...] » (BRUNET *et al.*, 1992 : 297). Elles apportent une certaine rigidité à l'organisation de l'espace. L'évolution des itinéraires reflète donc des changements profonds, étapes majeures du passé ou transformations en cours.

L'orientation méridienne de l'arc andin impose deux directions principales aux communications terrestres, l'une nord/sud, pour les échanges inter-andins à moyenne ou grande distance ; l'autre est/ouest, jusque-là réservée aux échanges locaux ou à moyenne distance, celle des contacts entre les hautes terres, leurs piémonts et les plaines circum-andines, qui correspond d'abord à l'intégration

¹ Ce texte reprend les éléments principaux d'un texte publié en espagnol, en hommage à Olivier Dollfus (GONDARD, 2004).

Figure 1.
Axes de circulation dans la Communauté andine des nations.



des territoires nationaux andins (fig. 1). À une autre échelle, la quête persévérante du Brésil pour déboucher sur le Pacifique relève à la fois du temps long et de la globalisation nouvelle.

Dans quelle mesure les itinéraires créés pour les marchés mondiaux reprennent-ils les directions anciennes des communications andines ? Celles-ci ont varié au cours des siècles, d'abord système de routes incasiques, puis axes de la sortie des matières premières à l'époque coloniale et au cours de la mondialisation du XIX^e siècle.

Plusieurs siècles après le choc démographique de la conquête, le redéploiement de la population vers les côtes et vers l'Amazonie obéit aussi à des logiques de recherche de ressources. À chaque étape, reprises et changements se combinent pour redessiner les formes du réseau de communications. Par contraste, les projets de routes bi-océaniques, conçus à une échelle continentale pour joindre Atlantique et Pacifique, semblent ignorer l'organisation des espaces nationaux andins. Décrire la constitution du réseau actuel au cours de différentes phases historiques permettra de replacer les axes internationaux en gestation dans un contexte précis. On pourra alors évaluer leur cohérence avec les réseaux existants.

L'axe historique andin

La cordillère, centre d'un monde

Les communications transandines remontent à des époques très anciennes. Les archéologues attestent de l'influence amazonienne sur les cultures andines. On en retrouve la trace au nord du Pérou, où « des groupes protojívaros occupent le territoire » (HOCQUENGHEM, 1998 : 140-143), en Équateur, dans la Sierra centrale (ONTANEDA et FRESCO, 2002 : 11) et en Colombie. Ces contacts furent aussi conflictuels : les Incas craignaient les peuples de la forêt et avaient structuré un réseau de communications essentiellement méridien qui liait les extrémités de leur domaine, depuis le sud de l'actuelle Colombie jusqu'au centre-nord de l'actuelle Argentine (Mendoza) et au centre du Chili (Santiago), sur plus de 4 000 km, à vol d'oiseau. CIEZA DE LEÓN (1973 [1553] : 242) parle de 1 200 lieues, soit une distance terrestre estimée à plus de 6 600 km. Pour beaucoup, ces voies se sont superposées à celles qui existaient. Ce n'est donc pas leur existence qui est remarquable, mais le fait que la conception, l'entretien et l'excellence du réseau aient été le résultat d'une politique d'État, indispensable au maintien de l'Empire.

L'épine dorsale en était la route des Andes, le « Capacñan » ou « Grand Chemin » (ESPINOSA, 2002) : à partir du sud de l'Équateur, de nombreuses transversales occidentales reliaient un deuxième itinéraire, le long du littoral. De tracé le plus souvent rectiligne,

la largeur des voies variait en fonction de leur importance (de 2,5 à plus de 10 m) ; elles étaient empierrées, bordées de murs ou de repères en bois dans le désert côtier. Elles franchissaient les obstacles par de nombreux ouvrages d'art, tels ces ponts suspendus en fibres végétales jetés sur les gorges profondes ou la taille de quelques passages rocheux façonnés en escaliers pour les tronçons les plus abrupts. Les étapes étaient aménagées, avec des relais pourvus en nourriture. Un service de « coureurs à pied », les *chasquis*, permettait de transmettre rapidement les ordres et les informations soit oralement, soit, pour la comptabilité, grâce à des assemblages de cordelettes teintées et nouées, les *kipus*. Le relais entre Cusco et Quito prenait seulement cinq jours. Les chroniqueurs espagnols ont dit leur admiration pour ces ouvrages. Pedro Cieza de León rapporta sa surprise lorsqu'il découvrit la portion la plus septentrionale du chemin de l'Inca, à l'extrême nord de l'Équateur actuel² : « Depuis Ipiales on chemine jusqu'à une petite province appelée Huaca, et avant d'y parvenir on découvre le chemin des Incas, aussi fameux dans ces parages que celui que construisit Hannibal dans les Alpes lorsqu'il marchait sur l'Italie. Il peut même être davantage réputé à cause des relais et des greniers qu'il y avait tout au long et pour avoir été réalisé avec beaucoup de difficultés dans des reliefs si durs et accidentés qu'il suscite l'étonnement³ ». Les échanges étaient pédestres, le transport se faisait à dos d'homme ou par grandes caravanes de lamas. Le relief et ses dénivelés, pour fatigants qu'ils soient, ne sont pas rédhibitoires. « Une pente, à condition de n'être pas une paroi verticale, ne gêne pas beaucoup des gens circulant à pied (...) Ce qui compte c'est la distance absolue à parcourir (...). L'espace se révèle alors homogène » (DOLLFUS, 1967 : 719). Le tracé coupait au plus court, par les interfluves plutôt que par les vallées. Il reliait les principaux centres de peuplement et de commandement.

² Vers 1546-1547, soit 12 ou 13 ans après la fondation de Quito par les Espagnols, le chemin est encore en état et entretenu.

³ Dans la région de La Huaca, on ne peut pas dire que les reliefs soient « durs et accidentés ». Cieza de León donne donc ici son impression générale sur le chemin de l'Inca qu'il parcourut pendant toute la suite de son périple, bénéficiant des relais aménagés toutes les quatre lieues (CIEZA DE LEÓN, *op. cit.* [1551] : 102). Sur le chemin de l'Inca, voir aussi GARCILASO DE LA VEGA (1609, livre 9, chap. XIII), HYSLOP (1984 et 1992), ESPINOSA (*op. cit.*).

Le début des transversales

Comme dans tout l'Empire, la superposition de l'appareil administratif espagnol à l'organisation étatique précédente est commune dans les Andes. Le nouveau réseau urbain épouse les places anciennes, à quelques notoires exceptions près, dont celles de Lima, de Cartagena de Indias, de Guayaquil, à proximité des rivages océaniques, pour satisfaire aux besoins d'une économie extractive et d'une société extravertie vers la métropole. Les Indiens sont astreints à la corvée de transport. La mule, plus robuste que le lama, peut être davantage chargée. Les cheminements suivent toujours les itinéraires incasiques et pré-incasiques. Le peuplement, qui se recompose lentement après la chute engendrée par la colonisation, reste essentiellement andin. Les communications aussi, tout en privilégiant quelques transversales, celles qui relient les hautes terres aux nouveaux ports, de Bogota à Cartagena, de Quito à Guayaquil, de Jauja ou Potosí et Cusco à Lima-Callao⁴. Dans les piémonts occidentaux des Andes humides, ces itinéraires empruntent pour partie des voies fluviales. Sur le versant oriental, les chemins ne sont guère plus que des sentiers où ne s'engagent que quelques aventuriers ou missionnaires tandis que s'épuise le mythe colonial de l'Eldorado.

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, les axes de sortie vers la côte s'organisent avec la voie ferrée : « les Andes ne restent pas à l'écart des progrès techniques (...) [Au Pérou et en Bolivie] les voies ferrées franchissent, sans crémaillère, les Andes occidentales en empruntant des cols à plus de 4 000 m (...). [En Équateur et en Colombie] malgré les difficultés du relief et de nombreux éboulements, les voies ferrées reliant Quito à Guayaquil, puis la côte des Caraïbes aux grandes villes de l'intérieur, sont mises en service » (DOLLFUS, 1989 : 180). « Le relief montueux devient plus difficile, et par là plus coûteux, à surmonter ou à contourner. L'espace se révèle alors hétérogène (DOLLFUS, 1967 : 719-720). Les rampes de 3 % sont fréquentes et le record (péruvien) atteint 4,14 % » (DOLLFUS, 1968 : 247). Au début de ce XXI^e siècle, à la suite des effets dévastateurs de la concurrence du transport routier, seuls quelques tronçons restent en service, isolés les uns des autres,

| 4 Voir la carte de situation hors-texte n° 4.

Carte de situation 4.
Communauté andine des nations.



parfois pour le seul usage des touristes. Les investissements ferroviaires se sont interrompus dans les années 1950 ou 1960, à de rares exceptions près. Les voies qui gardent le plus de vitalité se spécialisent dans le transport des pondéreux, comme le chemin de fer qui unit Cerro de Pasco et La Oroya à Lima-Callao (Pérou) pour les produits miniers divers (DOLLFUS, 1968 : 322), celui de la Guarija (Colombie) pour le charbon, celui du Cerro Bolivar et de El Pao, jusqu'à Puerto Ordaz y Ciudad de Guayana (Venezuela), pour le fer.

C'est vers le milieu du siècle passé que le camion, brinquebalant sur de bien mauvaises pistes, pénètre les Andes à une moyenne de 15 ou 20 km/heure et établit la suprématie de la route... et la généralisation de la roue ; « elle ne devient d'usage courant qu'avec le camion » (DOLLFUS, 1967 : 716). Moins problématique que pour le chemin de fer, le relief reste un obstacle majeur. « L'altitude affecte les moteurs comme les organismes humains ; à 4 000 m les moteurs possèdent 60 % de leur puissance au niveau de la mer. Or, à titre d'exemple, la route qui permet de joindre Cerro de Pasco à la frontière bolivienne s'allonge sur 1 700 km, dont 1 300 se trouvent à plus de 3 000 m » (DOLLFUS, 1968 : 247). La construction des routes, comme le fut la construction des chemins de fer à l'époque précédente, revêt un caractère prométhéen. Toute la société, de gré ou de force, participe à l'exploit collectif et à la réalisation du mythe. Le thème est repris dans de nombreux romans indigénistes, épiques ou réalistes, tel que *Huasipungo* de J. ICAZA (1953 [1934]). Il est aussi traité avec humour car, à quelques variantes près, on entend la même blague dans toutes les campagnes andines : « la mule ou l'âne lâchés sur le terrain auraient tracé un itinéraire plus pertinent que l'ingénieur des travaux publics ». C'est que « le profil d'une route ne peut guère dépasser 6 à 7 % pour pouvoir être utilisé par des camions chargés. Ainsi les routes deviennent-elles de plus en plus sinueuses à mesure que l'altitude devient plus élevée » (DOLLFUS, 1967 : 721).

Les routes utilisables toute l'année forment sur la carte un chevelu qui révèle un des paradoxes des communications andines : le réseau est plus dense au nord qu'au sud alors que « les Andes du Sud, plus élevées mais planes, sont plus facilement accessibles aux transports modernes que les Andes du Nord, plus basses

mais plus morcelées et coupées de vallées très profondes comme le sillon longitudinal du Marañon » (DOLLFUS, 1967 : 721). La réflexion, formulée pour le territoire péruvien, vaut pour l'espace de la Communauté andine des nations (CAN, Venezuela, Colombie, Équateur, Pérou, Bolivie). À moyenne ou grande échelle, le relief n'a donc qu'un rôle secondaire par rapport à celui des densités de population. L'importance du peuplement qui augmente du sud au nord entraîne la densité du maillage des communications ; le coût de l'infrastructure par habitant servi diminue et les mailles du réseau se resserrent. À petite échelle et sur le temps long, l'orographie andine impose sa marque longitudinale.

La descente des hommes

La décroissance relative des Andes

Dès la fin du XIX^e siècle, une partie des populations andines quitte les montagnes pour s'installer sur les piémonts et dans les plaines voisines. C'est un phénomène de fond, continu, qui se poursuit jusqu'à nos jours, remodèle en permanence l'espace social et entraîne une recomposition des réseaux de communication.

En Équateur, au cours des cinquante dernières années, la population totale passe de 3,2 millions d'habitants (1950) à 12 millions (2001). Pendant la même période, la proportion de ceux qui vivent dans les provinces andines baisse de 58 % à 45 %. Mais, si l'on tenait compte des populations de plus en plus nombreuses installées sur le piémont des provinces andines dont les limites administratives débordent dans la plaine côtière, on découvrirait une évolution encore plus marquée. Ainsi, le canton de Santo Domingo de los Colorados, qui ne comptait que 6 900 habitants en 1950, en avait 333 500 en 2001. Aux mêmes dates, la seule ville de Santo Domingo, à 655 m d'altitude, passait de 1 500 à 200 500 habitants, soit une multiplication par 133 (TORRES et ROSALES, 2002 : 40). De simple bourgade, elle est devenue la cinquième ville du pays, au débouché de la principale voie trans-andine équatorienne d'où le trafic éclate vers les trois principaux ports du pays, Guayaquil, Manta et Esmeraldas.

« Au Pérou, la croissance andine est plus faible [qu'en Équateur], la plupart des grandes villes, et surtout Lima, sont sur la côte, ce qui entraîne une croissance dans la sierra de l'ordre de 1 %, alors qu'elle était voisine de 4 % sur la côte » (DOLLFUS, 1991 : 131). Évelyne MESCLIER *et al.* (1997 : 42) notent pour leur part qu'« entre 1981 et 1993, la population péruvienne a cru à un rythme encore supérieur à 2 % par an (...). Une partie de la croissance de la population s'est redistribuée à partir des Andes (...) vers la côte et les fronts de colonisation de l'Amazonie ». Il importe de souligner qu'à la diminution du poids relatif des montagnards ne correspond pas une diminution de leur nombre, bien au contraire. Entre 1950 et 2001, la population andine équatorienne passe de 1,8 million à 5,5 millions. Du début des années 1950 à la fin des années 1980, celle des Andes du Pérou passe de quatre à sept millions. On peut donc affirmer avec Olivier DOLLFUS (1997 : 131) que « jamais les Andes n'ont eu autant d'habitants, mais maintenant ils sont minoritaires dans l'ensemble de la population du pays ». La Colombie fait exception : sa population reste majoritairement andine. « Les espaces périphériques sont peu peuplés, qu'il s'agisse de la côte Pacifique, de l'Orénoquie ou de l'Amazonie, à l'exception du piémont oriental » (MESCLIER, 1999 : 46).

La prééminence de l'axe côtier

À la descente des hommes correspond un glissement dans les plaines des axes de communication. Les conditions de construction sont plus aisées et la circulation des véhicules plus facile. L'itinéraire actuel, qui permet de relier au mieux Caracas à La Paz ou à Santiago du Chili, combine suivant les pays des tronçons andins et des tronçons côtiers.

Au Venezuela, l'axe principal est passé sur le piémont nord-ouest, avec l'attraction de Maracaibo et de l'exploitation pétrolière. L'itinéraire par Mérida, emprunté par Simon Bolivar au début de sa geste héroïque, n'est plus qu'un souvenir historique et un support touristique. En Colombie, l'itinéraire reste andin, grâce au poids de la triade urbaine, Bogota-Cali-Medellín, et des fortes densités rurales de la « ceinture caféière ». « Les Andes n'existent pas en Colombie. Cette boutade ne signifie pas pour autant que

les routes ne soient pas difficiles à construire et à entretenir en montagne (...). On tient compte de la Nature, mais “on fait avec” » (DOLLFUS, 1989 : 185). En Équateur, l'axe andin est encore actif au nord du pays ; dans le centre et le sud, il s'est estompé au profit de l'itinéraire passant par la plaine occidentale, sous l'effet du poids de Guayaquil et des facilités de circulation. À partir de là, le gros du trafic longe le rivage pacifique jusqu'au sud du Chili.

Au Pérou, comme au Venezuela, l'axe côtier est de loin le plus important. « La Panaméricaine, sur la côte, est le principal axe de communication de l'espace national. Parallèle aux Andes, il relie des villes qui sont souvent des ports importants (...). Les communications entre le sud, le centre et le nord [du pays] sont difficiles par l'intérieur » (MESCLIER *et al.*, 1997 : 30). Elles sont même souvent impossibles. En plusieurs endroits, l'ancien axe andin est interrompu. Relier en voiture Cajamarca à Huaraz par les Andes relève du rallye : il est plus facile de passer par Trujillo et Chimbote sur la côte. Pour joindre Huaraz et Cerro de Pasco, il n'y a pas d'autre alternative que de descendre à Lima à l'ouest, ou à Huánuco sur le piémont oriental, dans un périple qui doit bien quadrupler ou quintupler la distance. Ce n'est que récemment qu'une communication fluide a été rétablie entre Ayacucho et Cusco. L'itinéraire de Cerro de Pasco à Cusco, évoqué plus haut à la suite d'Olivier Dollfus, était resté de nombreuses années impraticable en hiver et dangereux toute l'année à cause des actions armées du Sentier lumineux et des forces de l'ordre.

À partir du Pérou, la connexion avec la Bolivie est nécessairement andine. Au-delà de La Paz et Oruro, l'axe ancien vers le bassin de La Plata, qui passait par Sucre ou Potosí, a été remplacé par un autre plus au nord, par Cochabamba et Santa Cruz, qui longe ensuite le piémont oriental.

L'ébauche de l'axe oriental

L'exploitation des ressources énergétiques fossiles (pétrole, gaz et charbon), des réserves minières (or, fer, aluminium), la seule dynamique agricole ou la combinaison de ces facteurs, sur un fond de forte croissance de la population, ont entraîné la progression rapide d'un front pionnier oriental très actif. En Bolivie, la proportion de la population vivant dans les basses terres a augmenté

de 14 à 27 % entre 1950 et 1992, tandis que le nombre d'habitants du pays doublait, de 3 à 6,5 millions. Entre 1950 et 2001, la ville de Santa Cruz passait de 42 700 hab. à 1 545 000 hab., soit 36 fois plus. En Équateur, alors que l'Amazonie était autrefois considérée comme vide, et donc sans autre propriétaire légal que l'État, elle est maintenant complètement « occupée », par suite de l'attribution d'importantes surfaces aux colons et de l'évolution du droit qui a reconnu officiellement les nations indigènes et leurs territoires (GONDARD et MAZUREK, 2001 : 23).

Cependant, le basculement démographique vers l'est n'en est encore qu'à ses débuts. La plupart des établissements humains s'alignent immédiatement au pied des Andes. Ils concentrent la majeure partie du peuplement. Au Venezuela, MUÑOZ (2000 : 28) évoque le vide démographique de l'Apure et de l'Orénoquie. À l'exception de quelques îlots urbains, comme Iquitos et Pucallpa au Pérou, dans une moindre mesure Trinidad et Riberalta en Bolivie, ou quelques autres villes de plus petite taille encore, comme Letitia en Colombie, les grandes plaines de l'est sont peu peuplées : les densités y sont inférieures à 2 hab./km².

La nouvelle densification du peuplement piémontais suscite et demande la création d'un nouveau réseau de communications. La première phase est celle des transversales ou pénétrantes orientales, des Andes vers les plaines, reprenant l'orientation de voies locales très anciennes. En Équateur, par rapport aux autres pays andins, la densité des accès orientaux carrossables surprend d'autant plus que l'espace amazonien est de loin le plus réduit⁵. On y compte dix routes praticables toute l'année, pour moins de 700 km à vol d'oiseau du nord au sud, alors qu'il y en a six en Colombie, pour environ 1 000 km, et huit ou neuf au Pérou pour 1 500 km. Les fortes densités de population andine et la proximité du piémont, rapidement accessible grâce à l'étroitesse de la cordillère orientale en Équateur, favorisent ici les échanges. Au cours des années 1970, toutes les petites villes du flanc intérieur de la cordillère orientale équatorienne réclamaient un débouché routier direct, transandin, sur le bassin amazonien. Il existait alors quatre pénétrantes carrossables : six nouveaux itinéraires

⁵ Le seul département péruvien de Loreto (Iquitos) est plus grand que toute la République de l'Équateur.

ont été ouverts depuis, d'importance inégale⁶. Plusieurs autres voies conduisent déjà jusqu'à la ligne de partage des eaux, mais buttent sur l'obstacle majeur que représente « la descente sur le versant oriental abrupt, boisé, très humide et aux nombreuses rivières » (DOLLFUS, 1968 : 248 et 1967 : 721). La Salcedo Napo, bien avancée à ses deux extrémités, achoppe en plus sur une réalité nouvelle, la traversée d'une réserve naturelle.

La deuxième phase est celle de la connexion nationale des pénétrantes par un axe méridien, appelé aussi au Pérou « Marginale de la forêt ». Elle devait unir les transversales et les principaux points de rupture de charge entre la route et la navigation fluviale, toujours plus vers l'est. Les observations rapportées par O. Dollfus en 1968 permettent d'apprécier l'avancée du réseau oriental péruvien. Trente ans plus tard, la question d'actualité n'est plus la construction de la route mais son goudronnage : celui de Olmos-Rioja était terminé en 1999. Rioja-Tarapoto le fut en 2001. Vers le sud, il reste à récupérer la fluidité de l'itinéraire. Le segment Tarapoto-Tingo-María qui traverse la plus grande région productrice de coca du pays (BOURLIAUD *et al.*, 1998 : 113) est quasiment abandonné en raison de l'insécurité ; il demeure impraticable pour des échanges normaux et réguliers. Au-delà, le seul segment existant relie Pozuzo à Satipo ; il est à la même latitude que Lima. Plus au sud, il n'y a plus de route de piémont.

Au Pérou en effet, le versant amazonien est plus indented que dans les autres pays. Des chaînons puissants séparent les vallées avant qu'elles ne débouchent dans la plaine et, si en Colombie la Serranía de la Macarena est fameuse, ici il faudrait citer de nombreux reliefs, larges et élevés. L'alignement du peuplement que l'on observe en Équateur, Colombie et Venezuela est beaucoup moins régulier au Pérou. À ces discontinuités du peuplement et de la topographie correspond une discontinuité du réseau. En Bolivie, deux segments partent de Cochabamba vers Santa Cruz, mais l'itinéraire par la plaine et Montero prend le pas sur celui plus direct passant par la *sierra*. Plus au sud, un crochet est encore

⁶ De Quito à Baeza, d'Ambato à Puyo, de Cuenca à Mendez par Gualaceo, de Loja à Zamora, pour les plus anciennes ; de Tulcan-La Huaca à Lago Agrio, de Cuenca à Mendez par Paute, de Cuenca et à 28 de Mayo, de Loja à Zumba, de Riobamba-Guamote à Macas, de Amaluza à Zumba, pour les plus récentes.

obligé par les Andes, pour rejoindre les frontières du Paraguay ou de l'Argentine. En Colombie, les discontinuités correspondent aux zones les plus affectées par la guérilla : les départements de Cauqueta et de Putumayo au sud du pays, et le territoire de San Vicente de Caguan, cédé pendant plusieurs années par l'État colombien aux FARC (Forces armées révolutionnaires de Colombie) qui en disposaient comme « sanctuaire ». Bien que la route existe dans les deux départements du sud du pays, les affrontements entre « narcos », guerrilleros, forces autoproclamées d'autodéfense et forces armées régulières rendent la circulation très risquée, sinon impossible. Depuis Bogota, pour rejoindre Puerto Asis, il est plus sûr de faire le crochet par Quito, Lago Agrio et le pont du Río San Miguel.

Ce sont la faiblesse locale des densités et les problèmes de contrôle du territoire par l'État qui expliquent les derniers « blancs de la carte » et les interruptions de l'axe oriental. La preuve *a contrario* en est donnée par le Venezuela et l'Équateur où ces problèmes n'existent pas. Au Venezuela, l'itinéraire de piémont est achevé et goudronné ; en Équateur, il est complet, praticable toute l'année, bien que goudronné seulement sur la moitié des segments environ.

La troisième phase est celle de la connexion internationale et de l'intégration des réseaux nationaux dans une planification régionale pan-andine. Si, logiquement, il faut que les réseaux existent pour qu'ils puissent être interconnectés, il y a longtemps que leur tracé est dessiné et que leurs plans reposent dans les cartons des aménageurs. Cette vision régionale volontariste oriente la destination des crédits internationaux. Les cartes publiées par la CAN (1999), à l'occasion du trentième anniversaire de l'Accord de Cartagena, ne laissent pas de doute à ce sujet. Elles font partie des efforts d'intégration que promeut le « Secrétariat général » et que finance la CAF (Corporación Andina de Fomento-Corporation andine de développement). C'est donc dans le cadre plus général des connexions routières inter-andines qu'il faut considérer le raccordement de l'axe oriental⁷.

⁷ La promotion de l'intégration fluviale est également à l'ordre du jour. Plus futuriste encore, elle prévoit une navigation continue entre l'Orénoque et La Plata, par l'Amazone et ses affluents, moyennant quelques aménagements pharaoniques (CAF, 1998).

Faiblesse des connexions andines et poussée brésilienne

De rares liaisons andines

Les connexions routières entre les pays andins restent peu nombreuses. Il n'y a en effet qu'un seul passage frontalier d'importance entre chaque pays, par où transite l'essentiel des échanges. Cette « porte » unique associe le plus souvent une dyade de cités commerciales⁸. Leur croissance rapide reflète l'accélération des échanges. Le déséquilibre du poids des deux marchés associés montre au bénéfice de qui s'applique le différentiel de change. Il permet aussi d'apprécier *in situ* quelques-uns des avantages comparatifs d'économies nationales très inégales. La volonté de multiplier les axes méridiens ne répond pas seulement à des préoccupations de développement local ou d'intégration du territoire national. Il s'agit aussi de promouvoir et de faciliter les échanges internationaux. Grand marché intercontinental impulsé par les États-Unis et initialement programmé pour 2005, l'Alca, Association de libre commerce des Amériques, s'étendant comme la route panaméricaine de l'Alaska à la Terre de Feu, ne devait pas rencontrer d'obstacle.

C'est dans cette perspective qu'il convient d'interpréter la signature de l'accord de paix entre le Pérou et l'Équateur (1998). Il fallait que la frontière soit délimitée pour qu'elle devienne davantage perméable aux échanges, sans restriction entre les deux pays, et qu'apparaissent d'autres points de passage que l'axe côtier. Les seules clauses concrètes du traité concernent les communications, fluviales et terrestres, essentiellement dans la partie amazonienne. La nouvelle route qui devait être achevée en 2005 et unir les deux pays sur le piémont oriental des Andes peut aussi être vue comme le chaînon manquant de l'axe oriental entre la Colombie et le Pérou.

⁸ San Antonio-Cúcuta, entre le Venezuela et la Colombie ; Ipiales-Tulcán, entre la Colombie et l'Équateur ; Huaquillas-Aguas Verdes, entre l'Équateur et le Pérou ; Desaguadero, entre le Pérou et la Bolivie ; Concordia-Arica, entre le Pérou et le Chili ; Fernando Villazón-General Eugenio A. Garay, entre la Bolivie et le Paraguay ; Bermejos-Aguas Blancas, entre la Bolivie et l'Argentine.

Le tronçon équatorien existait bien avant la signature des accords de paix en 1998. Le segment péruvien n'est pas commencé. Il n'est pas programmé dans le document de la Communauté andine des nations (CAN, 1999) et les investissements s'orientent sur l'itinéraire plus andin, sans doute plus utile aux échanges actuels, plus favorable aux intérêts péruviens et repoussant l'axe de piémont vers l'ouest. Si l'on observe les postes de douanes secondaires de l'Équateur, ils ne sont concernés que par une fraction infime du commerce routier binational. L'essentiel de ces faibles volumes passe par Macara-La Tina. Les trois nouveaux passages, habilités depuis les accords de paix à supporter les flux de biens ou de personnes, en sont encore à un stade embryonnaire⁹.

Sur la frontière entre Équateur et Colombie, le pont international de Rumichaca dans les Andes monopolise les échanges routiers. Sur le versant pacifique, il n'y a pas de passage frontalier officiel. La violence perturbe tout le Sud-Ouest colombien (Tumaco). Les nombreuses sentes qui relient les hameaux de part et d'autre des deux frontières, réputées « passages clandestins » parce que non reconnues officiellement par les traités, permettent une réelle osmose locale et l'échange en contrebande de nombreux biens, licites ou illicites. Le rôle occulte qu'elles jouent dans la circulation des drogues ou des précurseurs chimiques qui servent à leur production (et passent aussi par les postes frontaliers officiels) est difficile à évaluer tant les circuits sont divers et astucieusement camouflés. Par ce biais, elles participent néanmoins aux grands réseaux du commerce international. En Amazonie, le pont international sur le fleuve San Miguel, financé par la CAF dans le cadre d'un projet binational de la CAN pour prolonger vers le nord l'axe oriental équatorien, est resté plusieurs années sans raccordement au réseau colombien. La situation de violence qui embrase le Putumayo maintient les flux au niveau de nécessités strictement locales.

L'axe international oriental n'est donc pas encore complètement réalisé. En chantier, il est témoin de la constance de quelques-uns des plus graves problèmes de la région : la descente d'une population andine toujours plus nombreuse qui ne trouve pas sa subsistance dans ses terroirs d'origine (DOLLFUS, 1981 a : 22-24)

⁹ Sur la dynamique de la frontière Pérou-Équateur, voir dans cet ouvrage la contribution de A.-M. Hocquenghem et É. Durt.

et dont plus de la moitié vit au-dessous du seuil de pauvreté ; le défrichement systématique de la forêt pour étendre l'espace agricole ou l'exploitation pétrolière qui perpétuent l'exclusion des groupes indigènes amazoniens ; la mainmise de groupes mafieux ou de mouvements politiques violents sur des portions non négligeables du territoire national. C'est là néanmoins que se construit une partie de l'avenir du continent. À moyen terme, l'interconnexion des pays de la CAN sera plus courte par l'intérieur de l'arc andin, à l'est, que par l'axe occidental et extérieur. Sans oublier qu'il sera bientôt plus facile d'aller de Caracas à La Paz par Manaus, plutôt que par quelque axe andin que ce soit. L'itinéraire transamazonien praticable toute l'année arrive déjà aux frontières de la Bolivie par Ciudad Guyana, Boa Vista, Manaus, Porto Velho, Guajara-Mirim. Il ne reste qu'à relier la capitale bolivienne par une route stabilisée, tandis que le réseau brésilien se prolonge vers le cœur amazonien du Pérou.

Les transversales bi-océaniques : les projets du Brésil

La poussée du Brésil vers l'ouest est l'une des tendances lourdes de l'organisation territoriale sud-américaine. Sa première manifestation apparaît avant même la reconnaissance des côtes brésiliennes par Cabral (1500). Le traité de Tordesillas (1494) fixait la démarcation entre les Empires espagnols et portugais « à 370 lieues à l'ouest des îles du Cap-Vert », sur le méridien 46°37' ouest. Les confins brésiliens les plus occidentaux se situent aujourd'hui sur la frontière commune avec le Pérou, à plus de 3 000 km de la première démarcation. L'expansion s'est faite au détriment de tous les proches voisins (ROUX, 1998 : 197), la délimitation de la frontière entre le Brésil et le Venezuela ne datant que de 1984 (FOUCHER, 1991 : 138).

Plusieurs itinéraires sont possibles pour relier le territoire brésilien à l'océan Pacifique. Comme ils intègrent des segments terrestres (routes et chemins de fer) et fluviaux, associant, potentiellement pour l'instant, des transports multimodaux, et débouchent aussi sur l'Atlantique, on parle de « couloirs bi-océaniques ». Pour l'instant, il n'en existe qu'un entre le sud du Brésil, où se concentre la majeure partie de l'activité économique du pays, et l'océan Pacifique : c'est l'axe Sao Paulo-Santiago de Chile, par Mendoza et le col de Bermejo, à 3 883 m, dans les Andes du Sud.

Il existe une demi-douzaine de projets internationaux. Aucun n'est exclusif car le Brésil est vaste (8,5 millions de km², soit près du double de la surface des cinq pays de la CAN, 4,7 millions de km²) et il joue habilement de la concurrence, voire de la rivalité, entre les pays andins qui espèrent bénéficier des retombées de cette traversée au long cours. On imagine des flux qui n'existent pas encore, sur de multiples segments de communications de nature hétérogène et d'inégale qualité que techniciens, politiciens et diplomates relient entre eux sur le papier (de la carte, ou plutôt du croquis, voire du schéma). La projection se fonde sur un potentiel d'échanges, d'exploitation du milieu et de développement démographique et économique peu précisé, mais oriente déjà les investissements selon une vision futuriste de l'avenir du continent.

L'itinéraire le plus septentrional, au départ de Manaus, remonte le fleuve Amazone puis son affluent, le Putumayo, entre le Pérou et la Colombie et entre la Colombie et l'Équateur. La rupture de charge est prévue à Puerto El Carmen qui, pour l'instant, n'a de port que le nom, comme tant d'escalas amazoniennes. Ce projet par le Putumayo a été (momentanément ?) abandonné au bénéfice d'un autre par le Napo, moins navigable mais plus sûr, à quelque distance du conflit colombien. L'itinéraire traverse la cordillère orientale équatorienne, étroite (moins de 10 km) et peu élevée (3 000 m) à cet endroit. Il descend ensuite vers le port d'Esmeraldas par la nouvelle route de la vallée du Río Mira. Ce segment terrestre, le plus court parmi ceux qui ont été projetés, retrouve un ancien itinéraire pré-incasique. Le port de Manta, peu éloigné de celui d'Esmeraldas, promet une variante dénommée Manta-Manaus.

Au Pérou, un premier projet de couloir bi-océanique emprunte le cours de l'Amazone et remonte le Marañon jusqu'aux rapides de Manseriche, mais la trop faible profondeur du fleuve limitera la navigation à Sarameriza ou, à l'étiage, plus en aval. L'itinéraire terrestre, dont une portion reste à construire, rejoint le port de Païta par le col de Porculla qui est le passage transandin le plus bas, à 2 145 m d'altitude. Un second couloir bi-océanique est projeté au sud-est du pays, à partir de Iñapari. Le passage frontalier, à Assis Brasil, a été inauguré en 2003. L'itinéraire exclusivement routier se connecte à la transamazonienne brésilienne puis, par Puerto Maldonado, Juliaca et Puno, se dirige vers le port de Ilo. Mais,

dans le sud du Pérou et en Bolivie, le massif des Andes atteint ses plus grandes dimensions : il dépasse les 4 000 m d'altitude sur plus de 400 km de large. Un autre itinéraire potentiel ne semble guère retenir l'attention des planificateurs ; il joint Cruzeiro do sul au Brésil et Pucallpa au Pérou. La route transamazonienne dépasse déjà Cruzeiro do Sul, à 250 km environ de Pucallpa, qui est relié aux Andes et à Lima par une route goudronnée, mais il est vrai que le col de Ticlio sur la Carretera Central est à 4 818 m d'altitude et que la traversée des Andes reste longue. En Bolivie, trois couloirs s'articulent au Brésil : de La Paz à Guayamerin, l'un s'oriente au nord, vers Manaus, par Porto Velho sur la transamazonienne ; de Cochabamba-Santa Cruz, par Conception, un autre s'oriente à l'est, vers Brasilia ; toujours de Cochabamba-Santa Cruz, mais par Puerto Suarez, un troisième s'oriente au sud-est vers São Paulo. Ces trois branches convergent, soit vers le port de Ilo au Pérou, par Desaguadero et Moquegua, soit vers Arica au Chili : le choix final est plus politique que technique.

D'autres projets existent en dehors des perspectives brésiliennes. On citera pour mémoire, au nord-ouest de la Colombie, l'idée d'un nouveau canal interocéanique dans le territoire de Darien, en amont du fleuve Atrato, pour répondre à l'engorgement croissant de l'actuel canal de Panama, ou encore l'axe Orinoque-Rio Meta-Villaviciencio-Bogotá-Cali-port de Buenaventura, au terme d'un bien long périple. Au sud du continent, dans le cadre du Mercosur¹⁰, l'aménagement du bassin de La Plata permettrait d'atteindre la Bolivie à Puerto Suárez, à partir du fleuve Paraguay (CAN, 1998).

Conclusion : un basculement géohistorique majeur

Qu'ils soient effectivement réalisés pour quelques segments, ou qu'ils restent encore à l'état de projet, les couloirs bi-océaniques évoqués n'en sont pas moins significatifs. Ils préfigurent le nouveau

I 10 Marché commun du Sud, qui associe Brésil, Argentine, Uruguay et Paraguay.

maillage des axes méridiens et transversaux, dans les Andes, à l'échelle du continent et du monde. Les sojas brésilien et bolivien cherchent une route plus directe vers les marchés circum-Pacifique. Le déplacement du centre de gravité mondial est devenu un lieu commun géopolitique, l'océan Pacifique apparaissant de plus en plus comme la Méditerranée du XXI^e siècle. Ainsi, il devient banal que des industriels chinois souhaitent accéder aux matières premières du centre du continent.

Les Andes seront-elles pour autant effacées, aplanies ? C'est peu probable. Certains passages transandins, plus courts ou plus aisés, présentent des avantages naturels importants pour capter les principaux flux à venir, à condition qu'ils relient des espaces de production, de consommation et de densités humaines importantes, comme on le voit dans les couloirs transalpins et comme cela s'ébauche dans les couloirs transpyrénaïques. Ces espaces suscitent un maillage d'infrastructures de communications qui, en retour, renforcent activités et peuplement.

Il y a cependant une grande différence entre les couloirs européens et sud-américains : alors que ceux-ci sont réclamés pour leur pouvoir d'impulsion et d'entraînement d'un plus grand développement économique, ceux-là sont vus comme des nuisances. Cependant, en Amérique latine aussi, de vives oppositions émergent, en particulier pour protéger les réserves naturelles. De ce point de vue, en Équateur, la résistance de mouvements écologistes nationaux et internationaux à la construction du nouvel oléoduc de brut lourd (OCP) a été très instructive. La majorité des populations andines s'inscrit néanmoins encore dans une perspective prométhéenne de domination de la nature, tandis que, dans la post-modernité, les populations européennes s'inquiètent de domestiquer des infrastructures qui tendent à s'hypertrophier indépendamment des sociétés qui les ont construites. Les populations locales souhaitent profiter ou se protéger de flux qui, dans les deux cas, ne font que traverser leur territoire.

Dans les pays andins, la circulation méridienne reste prépondérante, suivant l'orientation de la cordillère, que ce soit à l'intérieur du massif depuis l'Empire inca ou, de plus en plus, sur les piémonts occidentaux et orientaux à partir du XX^e siècle. Dans la

ligne de l'ancienne tradition de communication transversale, fondée sur les échanges entre l'Amazonie, les Andes et la plaine côtière, les nouveaux itinéraires, réels ou simplement ébauchés, soulignent l'émergence du nouveau dessein intégrateur sud-américain, dans lequel le géant brésilien et l'ensemble du cône Sud pèsent chaque fois davantage. Du chemin de l'Inca aux couloirs bi-océaniques, depuis les héritages et les mémoires du passé jusqu'aux projections dans le futur incertain de la mondialisation, l'histoire des voies de communication dit la vie de sociétés et d'espaces en constante évolution.