



HAL
open science

Argentine – Chili : Une si longue frontière

Sébastien Velut

► **To cite this version:**

Sébastien Velut. Argentine – Chili : Une si longue frontière. Confins - Revue franco-brésilienne de géographie/Revista franco-brasileira de geografia, 2009, 7, pp.1-25. halshs-00431336

HAL Id: halshs-00431336

<https://shs.hal.science/halshs-00431336>

Submitted on 12 Nov 2009

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.

Sébastien Velut

Université de Paris 3

IHEAL - Institut des hautes Etudes d'Amérique Latine

CREDAL - Centre de recherches et de documentation sur l'Amérique latine

28 rue Saint Guillaume

75007 Paris

Sebastien.velut@univ-paris3.fr

Argentine – Chili : Une si longue frontière

Argentina – Chile: Such a long boundary

Argentina – Chile: Una frontera tan larga

Résumé :

Cet article aborde l'intégration sud américaine à partir de l'examen de la très longue frontière entre le Chili et l'Argentine et de sa configuration matérielle. Son tracé, des traités internationaux au terrain, a été une opération compliquée étalée sur plus d'un siècle. La limite est recoupée par les grands itinéraires transcontinentaux, qui jouent un rôle majeur dans les projets politiques d'intégration sud américaine. Les dispositifs de passages, les réseaux urbains et routiers et les d'échanges définissent des unités régionales.

Mots clés : Frontières, Andes, intégration régionale

Summary:

This paper explores South American regional integration from the vantage point of the very long boundary between Chile and Argentina and its material configurations. The drawing of this very long border, from international treaties to field, was a complex operation lasting more than one century. The limit is intersected by transcontinental itineraries that play a major role in the political projects of South American integration. Crossing devices, urban and road networks and exchanges define regional units.

Key words: Boundary, Andes, Regional integration

Resumen

Este artículo estudia la integración sur Americana a partir de la muy larga frontera entre Chile y Argentina y sus configuraciones materiales. El dibujo de la frontera, desde los tratados internacionales hasta el terreno, ha sido una operación compleja que se extendió por más de un siglo. El límite se encuentra recortado por los grandes ejes transcontinentales, que juegan un papel central en los proyectos políticos de integración sur-americana. Los dispositivos de intercambio, las redes urbanas y de caminos y los intercambios definen unidades regionales.

Palabras claves : Frontera, Andes, Integración regional



Dépassant les 5000 km, la frontière entre l'Argentine et le Chili est l'une des plus longues du monde, surpassée seulement par la frontière entre les Etats-Unis et le Canada et celle entre la Russie et le Kazakhstan¹. Gérer cette « dyade » frontalière (Foucher, 1988) est un enjeu d'aménagement du territoire et de sécurité, réelle et perçue, pour deux puissances moyennes qui ne disposent pas facilement des ressources humaines et financières nécessaires, mais sont malgré tout soucieuses d'affirmer leur souveraineté. Or, les tentatives d'intégration, quel que soit le sens que l'on veuille donner à ce terme passepartout, modifient le rôle de la frontière, à la fois clôture et ligne de contact jalonnée par les postes frontières.

Les dispositifs concrets d'échange et de contrôle frontaliers éclairent utilement les dynamiques d'intégration supranationale et complètent utilement les visions usuelles – celles des relations internationales (Dabène, 2007) et des échanges marchands – pour en montrer l'ancrage dans un territoire concret.

En s'intéressant à la frontière, ses aménagement et ses usages, on peut apprécier l'inscription concrète des relations, facilitées ou non par les dispositifs de passage et de contrôle, combinant éléments matériels et immatériels, normes et pratiques. Ces dispositifs sont conditionnés par des caractéristiques physiques, tout particulièrement sur cette frontière de montagne allant du tropique du Capricorne au Cap Horn, et les différentes générations d'aménagements qui ont modelé les espaces frontaliers. Ils évoluent sous la pression des usagers du passage, qu'ils soient voyageurs réguliers, travailleurs transfrontaliers, touristes occasionnels, bergers, camionneurs ou trafiquants, mais aussi des politiques des deux Etats, donnant lieu à des situations différenciées dans le temps et dans l'espace. Face à cette variété, les Etats cherchent à imposer une logique uniforme de gestion limitant la prise en compte des contingences locales.

Cet article examine les dispositifs frontaliers et que ces logiques uniformisantes n'ont pas oblitéré la variété des situations régionales d'interaction transfrontalière, qui sont cependant modifiés par les tendances intrégratives. Il présente dans un premier temps la genèse de la frontière en insistant non seulement sur la procédure de tracé (« l'horogénèse » de Michel Foucher, 1989) mais aussi sur l'organisation des espaces frontaliers dont certains deviennent

¹ 5308 km d'après le *CIA World factbook*, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/index.html> [accès le 27 mars 2009] qui fournit des données homogènes. C'est le chiffre fourni également par les organismes officiels argentins.

des régions frontalières puis transfrontalières². La relance des processus d'intégration apporte de nouvelles dynamiques d'ouverture frontalière, avec la définition de points de passage privilégiés, des investissements dans les infrastructures et aussi la valorisation économique des régions de frontière. Cela conduit à montrer des organisations spatiales différenciées, allant de secteurs dans lesquels la frontière est fréquemment et massivement traversée au quotidien, alors que d'autres restent encore fermés.

1. Des traités au terrain

La frontière s'appuie dans sa plus grande longueur sur la Cordillère des Andes, dont la fonction de limite naturelle est progressivement affirmée après les indépendances, alors qu'elle n'était pas perçue comme telle ni par l'empire Inca appuyé sur la Cordillère et qui s'étendit jusqu'à la latitude de Santiago, ni des autres sociétés indigènes qui vivaient sur les deux versants des Andes, au Nord comme au Sud. Même l'Empire espagnol ne conçut pas la Cordillère comme une limite en plaçant Mendoza dans la Capitainerie Générale de Santiago du Chili et non pas dans la vice-royauté de Buenos Aires.

Ce sont les constructions nationales qui font de la Cordillère une frontière. Rafael Sagredo (2006) montre comment, au début du XIXe siècle l'identité nationale chilienne se construit sur l'idée de limites naturelles marquées par l'Océan Pacifique, les déserts du Nord et la Cordillère des Andes à l'est, dont les hautes cimes bordent la vallée centrale. Rien de comparable en Argentine, centrée sur Buenos Aires, et pour laquelle l'identité nationale se construit bien davantage à partir du pôle urbain du Rio de la Plata, et du système fluvial du Parana et à l'itinéraire du Haut Pérou que des Andes, distantes de plus 1000 km de la capitale (Velut, 2002). Toutefois, à la fin du XIXe siècle, les intérêts des deux Républiques pour les territoires proches de Cordillère, les expéditions vers la Patagonie et la construction des routes et des chemins de fer rendent nécessaire la stabilisation de la limite frontalière, composante indispensable à la définition d'Etats modernes.

Malgré les difficultés de gravir des cols à plus de 3000 voire 4000 m d'altitude, la chaîne est régulièrement traversée. L'arche naturelle du pont de l'Inca sur le trajet entre Argentine et Chili témoigne d'une longue histoire de passages et de traversées. Pendant les guerres d'indépendances, les armées commandées par José de San Martin franchissent les Andes au départ de Mendoza : pour surprendre les forces loyales à la couronne d'Espagne les colonnes

² Il s'agit de régions dont l'organisation est fortement conditionné par la présence de la frontière et qui peuvent ou non s'étendre de part et d'autre de celle-ci.

empruntent six itinéraires différents compris entre Copiapó au Nord et Curicó au Sud. Le passage principal en a gardé le nom de *Libertadores*. Divers témoignages de voyageurs au XIXe siècle (Vicente Pérez Rosales, Charles Darwin) montrent que plusieurs itinéraires sont couramment utilisés. Les caravanes de mules vont en environ une semaine de Mendoza en Argentine à Los Andes au Chili. Chaque ville du piémont, qu'elle soit au Chili ou en Argentine, commande des passages utilisés par les voyageurs, les troupeaux et les contrebandiers. Ainsi, au Nord de la Patagonie argentine, le bétail volé en Argentine est conduit au Chili pour y être vendu : la présence de nombreuses passes permet d'éviter les contrôles. Pierre Denis qui visite Tucuman et Salta vers 1913 décrit aussi les caravanes de mules à destination des mines de la région d'Antofagasta qui empruntent divers itinéraires pour atteindre la Puna et la franchir (Denis, 1920).

La démarcation d'une frontière linéaire clairement identifiée et pourvue d'un nombre fini de points de passage où peuvent s'exercer les contrôles a pris plus d'un siècle, depuis l'énoncé de principes généraux de tracé jusqu'à l'installation définitive d'un réseau dense de bornes frontières autrement dit, le passage d'un accord politique à un principe juridique puis sa matérialisation sur le terrain. C'est une procédure technique lourde comprenant expéditions scientifiques, relevés topographiques, interprétation des résultats de campagnes, auxquels font suite négociations et arbitrages entre les parties. Ce n'est qu'au terme de ce long processus que le terrain, devenu alors territoire approprié, connu et reconnu, peut être borné.

Photo 1: Le pont de l'Inca entre Mendoza et Santiago, aujourd'hui longé par la route internationale. Passage Los Libertadores (33° S). En contrebas, un établissement thermal abandonné.



C'est le traité de 1881 qui constitue le document principal pour la définition de la frontière entre deux pays qui s'étaient jusqu'alors contentés du principe de *l'uti possidetis*, laissant de vastes secteurs sans appartenance territoriale bien définie. A partir des années 1840, ils rivalisent pour occuper les rives du détroit de Magellan, dont on perçoit le rôle stratégique de passage entre les deux Océans. Au-delà, c'est toute la frontière de Patagonie qui doit être définie, au Sud de Puerto Montt, pour ordonner la conquête des territoires indiens (Grenier, 1988).

Le traité de 1881 est un compromis qui stipule que la frontière passe par les plus hautes crêtes de la Cordillère coïncidant avec la ligne de partage des eaux jusqu'au 52^{ème} parallèle, c'est-à-dire à l'approche du détroit de Magellan. Elle s'appuie donc sur deux critères physiographiques qui vont se révéler contradictoires dans certaines sections du tracé, encore mal cartographiées au moment de la rédaction du texte : les plus hautes crêtes et les bassins versants. Lucien Gallois³ (1901) montre comment la topographie de la Cordillère au Sud du

³ Sans connaissance directe du terrain, Lucien Gallois rédige deux articles sur la frontière entre l'Argentine et le Chili, à partir des matériaux rassemblés par les commissions de démarcation et les présentations devant les arbitres internationaux.

40^{ème} parallèle rend inapplicable le principe de séparation : les glaciations ont surcreusé les vallées traversant la cordillère et déposé sur le versant oriental des moraines qui ferment les grands lacs de Patagonie et de ce fait, des cours d'eau prenant leur source sur le versant oriental s'écoulent vers le Pacifique.

Il faut plus de vingt ans de négociations et d'arbitrage international pour aboutir à un tracé satisfaisant dans les Andes méridionales, du fait notamment qu'en 1881 il n'existait pas de cartes détaillées de ce secteur de la Cordillère. Les experts des deux pays, le naturaliste Federico Moreno pour l'Argentine et l'historien Diego Barros Arana, pour le Chili, ont d'abord travaillé à établir cette cartographie, ce qui a fait substantiellement avancer la connaissance de la chaîne. Le tracé retenu par les arbitres ne correspond au final, ni à la ligne de partage des eaux, ni aux plus hautes crêtes puisque dans la région d'Aysén, des lacs ont été partagés, et que la ligne principale de hauteurs est toute entière du côté chilien.

Aux abords du détroit de Magellan, la frontière adopte d'abord un tracé est-ouest pour laisser en territoire chilien les deux rives du détroit et oblique ensuite à angle droit vers le Sud, séparant en deux la Terre de Feu. Là encore, la démarcation s'est heurtée à des difficultés provenant d'erreurs initiales de mesures de latitude, qui ont été rectifiées pour définir un tracé correspondant à l'esprit du traité.

Au Nord, la frontière doit être revue après la guerre du Pacifique (1879-1884), qui conduit le Chili à annexer le littoral bolivien et du même coup, à étendre sa frontière avec l'Argentine au désert d'Atacama. Cette portion de tracé fait l'objet de multiples discussions entre le Chili, l'Argentine et la Bolivie qui doivent également délimiter leur propre frontière. Elle aboutit en 1889 au tracé géométrique actuel, qui laisse au Chili le désert d'Atacama et à l'Argentine une partie de la Puna.

Malgré les arbitrages, il subsiste au début du XXe siècle de nombreux secteurs non démarqués, qui le sont peu à peu par une commission mixte formée en 1941. Cela n'empêche pas en 1979, un grave conflit concernant le tracé de la frontière maritime au débouché du canal du Beagle, attisé par les régimes militaires qui gouvernent alors les deux pays. Il faut pour y mettre fin un arbitrage par le Vatican en 1984, et aussi la défaite de l'Argentine dans la guerre des Malouines et le retour de la démocratie qui changent profondément ses positions internationales. Le traité, signé sous le patronage papal, définit également la frontière maritime au débouché du détroit jusqu'au cap Horn. Il ouvre une période de traitement pacifique des litiges : en 1991, les présidents Patricio Aylwin et Carlos Menem, tous deux démocratiquement élus, signent un accord listant vingt-quatre secteurs litigieux sur le tracé frontalier : vingt-deux sont résolus à l'amiable et deux autres, correspondant à la Lagune du

Désert et à la calotte glaciaire andine, font l'objet d'un arbitrage international. Même si les rectifications proposées sont mineures et ne concernent que quelques arpents de glace, elles ont suscité dans les deux pays de fortes polémiques attisées par les nationalismes.

Le passage du texte de l'accord de 1881 à la matérialisation de la frontière, signalée sur le terrain par des bornes identiques et une séparation physique a donc pris plus d'un siècle : encore actuellement la commission mixte chiléno-argentine s'efforce de densifier le réseau des bornes frontières. Il s'agit d'un long processus allant du texte à la carte à petit échelle, puis à grande échelle et enfin au terrain, en se fondant sur des principes généraux, des textes juridiques et la connaissance toujours plus précise de la topographie et de l'hydrographie, mais sans prendre en considération les populations locales et leurs pratiques.

La démarcation a une forte valeur symbolique : les hautes bornes en forme de pyramide signalent bien la frontière n'est pas une clôture pas comme les autres. Certains sites emblématiques reçoivent des monuments, comme le passage entre Mendoza et Santiago, dit *Los Libertadores*, où est installée en 1904 une statue du Christ à 3800 mètres d'altitude en signe de paix entre les peuples.

Photo 2 : Borne frontière. Passage Cardenal Samoré. 43° Sud. Photo prise vers l'est.



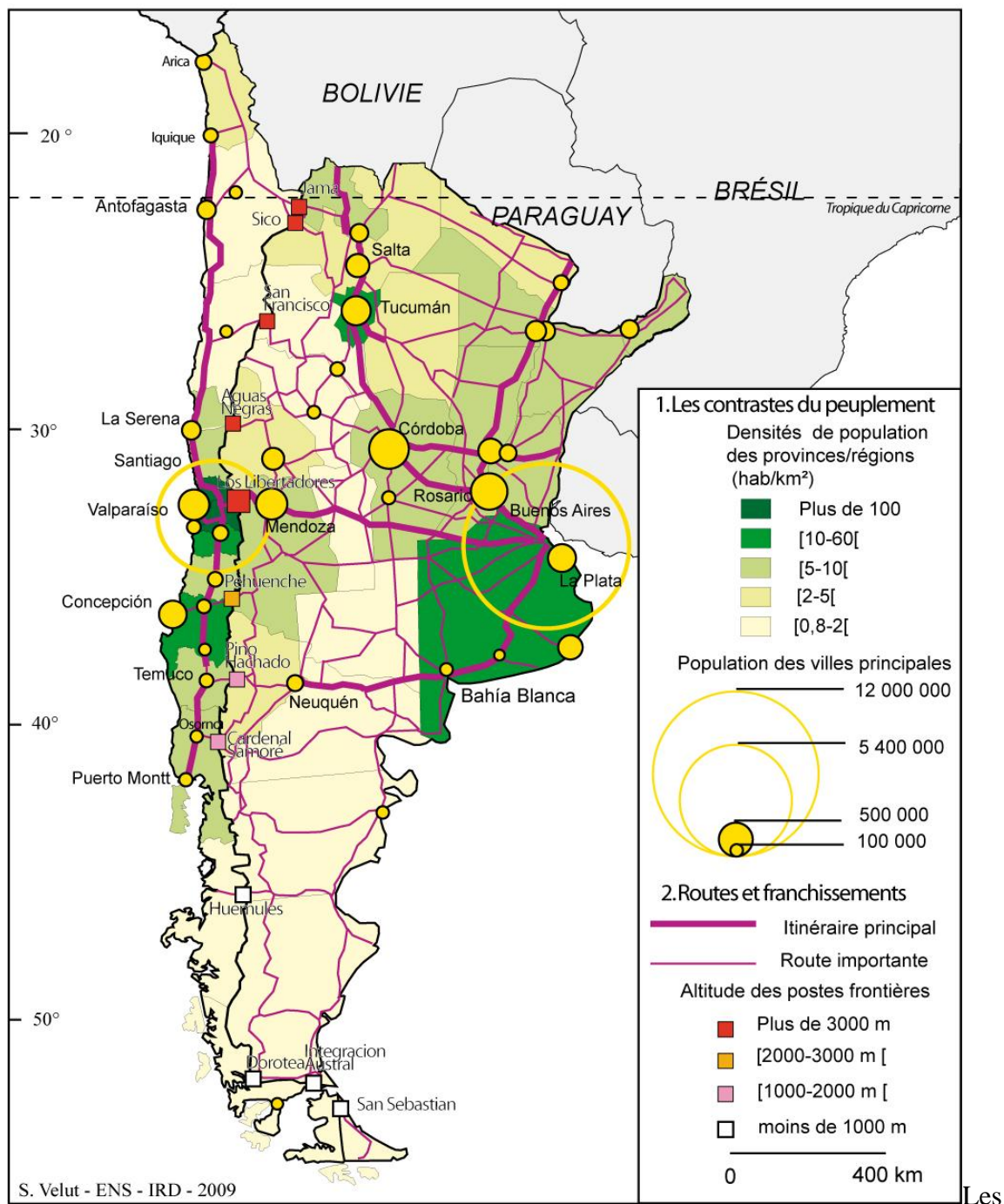
Outre ce bornage symbolique, Argentine et Chili veillent scrupuleusement à leurs intérêts territoriaux, préoccupées d'affirmer leur présence effective dans les régions frontalières contestées, pour couper court à toute revendication du pays voisin. Le problème se pose particulièrement pour l'Argentine dont la capitale se trouve très éloignée de la frontière. Dans

les années 1930, la création de parcs nationaux – administrés par conséquent par l’Etat -- est aussi une façon d’affirmer cette présence réelle. De même, des localités sont fondées à proximité de la frontière, comme Chaltén au pied de la calotte glaciaire andine, du côté argentin. Le Chili soutient de son côté de petites localités comme Villa O’Higgins (400 habitants), fondée en 1966 et nommée d’après un des héros de l’indépendance.

La grande route 40, devenue un itinéraire touristique, est aussi une rocade stratégique à l’échelle de l’Argentine. Symétriquement, le Chili avance son projet de route australe, depuis Puerto Montt vers le Sud, sur le versant chilien des Andes, en dépit de multiples difficultés de tracé. Outre la possibilité de mobiliser des troupes par ce chemin, la route australe doit désenclaver le Sud du Chili (région d’Aysén), faciliter son peuplement sans dépendre de voies de communications qui passent actuellement sur le versant argentin de la Cordillère ; tout cela au prix d’une construction difficile, du franchissement de fjords, de passages en bac et de conflits environnementaux.

Les tensions laissent des traces : l’armée chilienne a miné plusieurs secteurs frontaliers, particulièrement dans le désert d’Atacama et aux abords du détroit de Magellan pour faire face à un éventuel débarquement argentin. Le Ministère de la défense chilien reconnaît l’existence dans la région d’Antofagasta de 52 sites minés et de 13 sites potentiellement minés, et dans la région de Magellan de 26 sites minés. D’autres secteurs minés existent le long des frontières bolivienne et péruvienne où ils sont particulièrement dangereux pour les personnes qui franchissent illégalement la frontière, en évitant les itinéraires officiels. Il ne semble pas que l’Argentine en ait fait autant : les mines n’auraient été posées qu’aux Malouines pendant la guerre de 1982. Signataire en 1997 du traité d’Ottawa sur les mines antipersonnel, le Chili s’est engagé à déminer les sites existants. En ne comptabilisant que les sites bien connus, cela correspond à plusieurs milliers de mines, difficiles à supprimer en raison de l’altitude et du climat. Tous les sites miniers ne se trouvent pas dans des régions peu fréquentées de la haute montagne : plusieurs sont à proximité des routes, ou aux portes même du très touristique village de San Pedro de Atacama. Les sites sont en principe clairement signalés et clôturés, cependant des missions d’inspection indépendantes ont relevé des lacunes dans ce marquage. D’autre part, la solifluxion déplace les mines, rendant caduques les cartographies existantes.

Carte 1 : La frontière dans le contexte du Cône Sud.



deux Etats ont donc progressivement affirmé leur souveraineté sur leurs territoires respectifs, ce qui se traduit dans la zone frontalière par une organisation spatiale spécifique combinant la sélection de points de passage autorisés, mutuellement reconnus, où peuvent s'exercer des opérations de contrôle, parfois longues même si la tendance est à l'allègement. Les voyageurs doivent accomplir cinq formalités : contrôle des personnes et contrôle douanier à l'entrée et

à la sortie et contrôle sanitaire du pays d'entrée⁴. Les véhicules et notamment les camions font l'objet d'inspections complémentaires. Ces points de passage peuvent assez facilement être fermés si les circonstances l'exigent : passer la frontière était la première étape sur le chemin de l'exil, dans un sens comme dans l'autre suivant les époques. Ainsi dans les années 1980, l'Argentine redevenue démocratique était la destination des militants poursuivis par le régime de Pinochet. De fait, le trafic se concentre sur un petit nombre d'itinéraires privilégiés, et tout particulièrement le passage historique entre Mendoza et Santiago du Chili. Cette situation est cependant modifiée par les projets d'intégration physique de l'Amérique du Sud, en complément de son intégration politique.

2. L'intégration : des desseins aux projets.

La relance de l'intégration supra-nationale à partir des années 1990 correspond à un changement de fonction pour la frontière qui, de barrière, doit devenir un point de jonction entre les deux pays. Cette intégration peut être envisagée à différentes échelles faisant chacune l'objet de mesures spécifiques, et suivant différentes priorités. Dans ces mêmes années, les Etats s'engagent dans des réformes d'inspiration libérales, qui peuvent se révéler contradictoires les unes avec les autres. Sur le plan international, les relations entre les Etats s'améliorent après le retour de régimes démocratiques qui veulent mettre fin aux différends les opposant aux pays voisins, tant dans le souci d'assurer la paix que de limiter les prérogatives et le poids des Armées dans les budgets et dans la vie politique, tout en enracinant durablement la démocratie. Cela pousse les dirigeants politiques nouvellement élus à reprendre l'initiative sur le plan international en privilégiant les rapprochements avec leurs voisins, la solution des litiges frontaliers et la mise en place de mécanismes d'intégration. Par ailleurs, les réformes libérales limitent grandement les possibilités d'agir des Etats et en particulier leur capacité d'investissement : ainsi, même si sur le plan des relations internationales l'initiative vient des Etats, sur celui des réalisations concrètes, ce sont les acteurs privés ou parfois les gouvernements locaux qui disposent de plus puissants moyens d'agir.

⁴ Exportateurs de produits agricoles et particulièrement de fruits et de viande, le Chili et l'Argentine sont tenus de faire de stricts contrôles sanitaires pour être considérés pays libres de certaines maladies (fièvre aphteuse, mouche du fruit etc.)

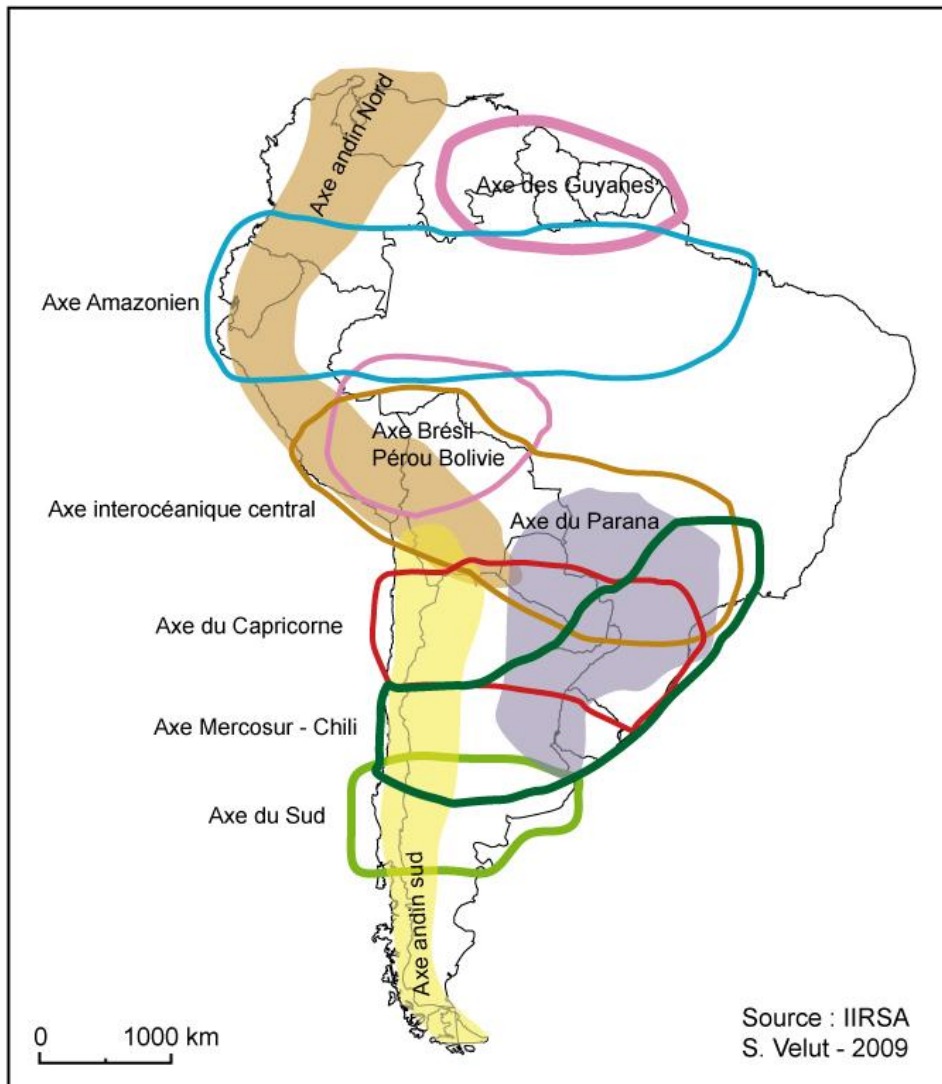
Argentine et Chili signent dès 1991 un accord pour faciliter le trafic et le passage de la frontière en définissant six points de passage prioritaires devant faire l'objet d'investissements pour améliorer la qualité des voies d'accès et les installations sur les quarante-huit passages existants. Ils retiennent les points de passage de Aguas Negras, Cristo Redentor, Pino Hachado, Puyehue, Huemules, Intégration australe et Saint Sébastien. Les accès à ces postes frontières, tous routiers, sont améliorées, les routes asphaltées, les bâtiments reconstruits et les horaires de fonctionnement élargis. Faciliter le passage de la frontière s'inscrit dans une logique de bon voisinage. Dans le courant de la décennie, ces initiatives sont complétées par les projets privés de connexions énergétiques entre Argentine et Chili.

Dans les années 1990, une dizaine de nouveaux points de passage réservés aux connexions énergétiques sont ajoutés à la liste officielle. Au Nord, depuis les provinces de Salta et de Jujuy jusqu'à Antofagasta sont réalisés deux gazoducs concurrents, suivant presque le même itinéraire, et aboutissant aux centrales thermiques de Mejillones, à proximité d'Antofagasta. S'y ajoute une ligne électrique, installée peu plus au Sud, entre une centrale thermique située à General Güemes dans la province de Salta au réseau électrique du Nord chilien⁵. Franchissant près de 1000 km et passant à plus de 4000 m d'altitude, ces réalisations sont des investissements de grande ampleur. Dans la région de Santiago, un gazoduc est construit pour approvisionner la capitale en gaz argentin. Plus au Sud, la raffinerie de Concepción peut également recevoir du pétrole argentin par oléoduc. Enfin, dans entre les provinces de Santa Cruz et de Terre de Feu et la région de Magellan il existe de multiples gazoducs allant des gisements argentins vers des usines situées au Chili et constituant un véritable système productif transfrontalier (Carrizo et Velut, 2005).

Cette initiative est reprise par la définition des « corridors bi-océaniques » pensés à l'échelle du sous-continent par les organismes de développement comme la BID (Banque interaméricaine de développement), discutés à partir du milieu des années 1990. Ils sont repris dans les années 2000, après le sommet des chefs d'Etats qui, réunis à Brasilia, mettent en avant la nécessité d'établir de meilleures connexions physiques à l'échelle de l'Amérique du Sud et lancent l'IIRSA (initiative pour l'intégration régionale de l'Amérique du Sud). Il ne s'agit plus seulement de mieux connecter les Etats deux à deux, mais de l'organisation d'ensemble des infrastructures à l'échelle du continent. La notion de corridor bi-océanique, limitée par définition à la traversée du continent, est remplacée par celle d'axe d'intégration.

⁵ Cette centrale n'était pas initialement connectée au réseau national argentin.

Carte 2 : Les axes d'intégration.



Chaque axe est conçu non seulement comme un itinéraire de point à point, mais plus largement comme un faisceau multimodal d'infrastructures de transport recouvrant un grand ensemble régional plurinational. Dans les différentes générations de documents, on passe de la notion d'axe routier à celle de grands ensembles territoriaux, toujours plus vastes, et se chevauchant les uns les autres. La plupart d'entre eux ont fait l'objet d'études préliminaires de développement, visant à les caractériser, à identifier les principales activités et les infrastructures existantes ou à améliorer⁶.

⁶ Les documents, accessibles sur le site internet de l'IIRSA, s'intitulent « vision d'affaires », autrement dit, ils sont censés évaluer avant tout le potentiel de croissance économique pour les entreprises. D'autre part, les auteurs de ces études ont adopté des approches différentes pour chacun des axes, ce qui montre que la réflexion sur l'aménagement et ses méthodes n'est pas aboutie.

Il ne s'agit encore que d'une première étape de réflexion et la question de la pertinence de l'entrée par les infrastructures n'a pas été posée. Néanmoins, ces études marquent une innovation dans les conceptions de l'aménagement du territoire, envisagé pendant plusieurs décennies à l'échelle des Etats et projeté désormais à l'échelle du continent. L'influence européenne et notamment celle du Schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC) est nettement visible.

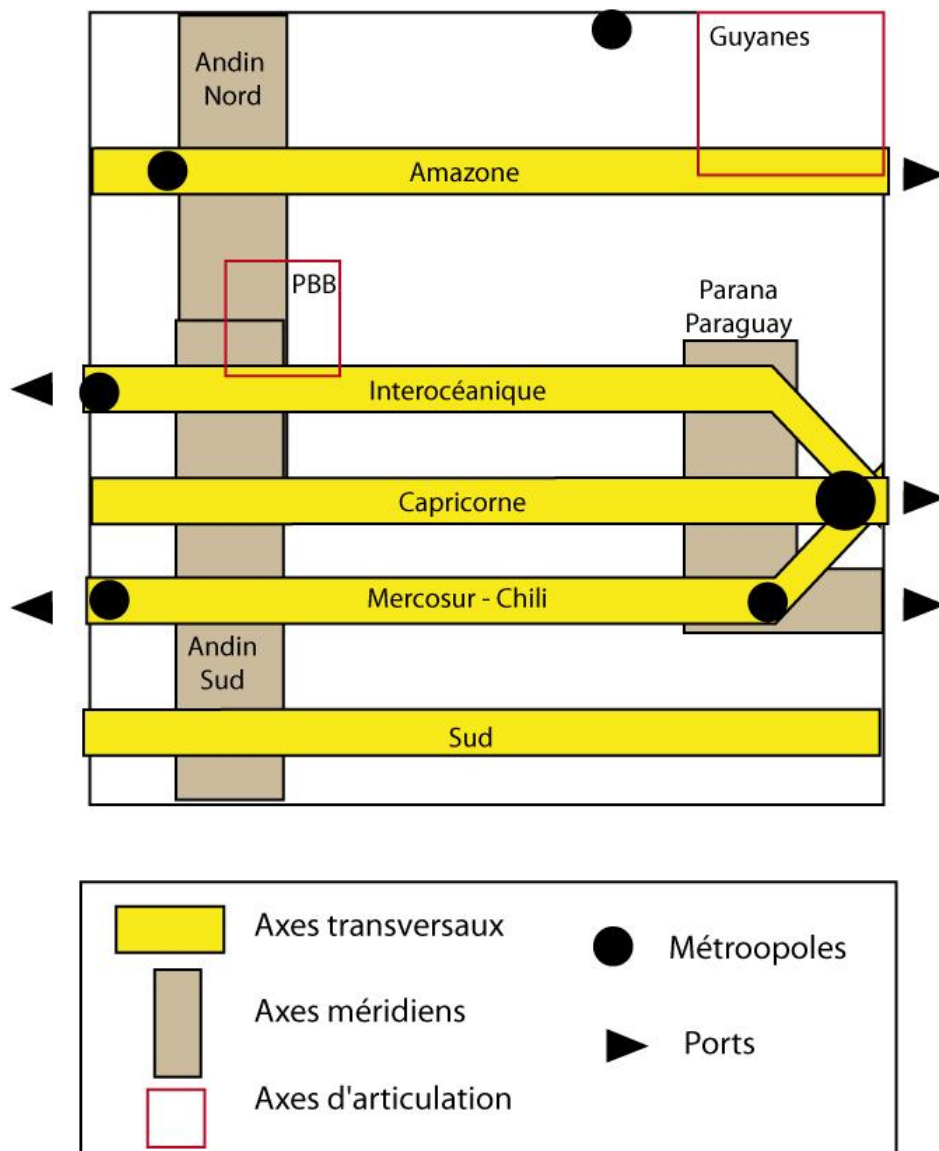
La carte figure le tracé des dix axes retenus par l'IIRSA dont la logique d'ensemble est synthétisée par le modèle. A chaque grand axe est associée une liste de réalisations prioritaires, totalisant plusieurs centaines de projets, principalement dans le domaine du transport routier, l'amélioration des points de passage frontalier et secondairement le transport ferroviaire et l'énergie. Plusieurs de ces projets sont en cours de réalisation avec des financements publics, privés et mixtes.

On peut distinguer trois types d'axes. Les axes transversaux, ou bi-océaniques, orientés est-ouest, qui recoupent les frontières, sont à la fois les plus innovants et les plus avancés. En effet, à l'exception de la Colombie, les pays sont tournés vers l'un ou l'autre océan : les axes transversaux invitent à penser la jonction entre les deux façades maritimes. D'autre part, ils conduisent à insister sur l'équipement et l'usage des régions intérieures du continent, de faible densité, peu équipées, à l'accessibilité médiocre, et à organiser les sutures entre les réseaux de transport. Ce sont ces axes qui se sont le plus consolidés, particulièrement les axes Mercosur-Chili, l'axe du Capricorne et du sud. Les axes interocéanique et de l'Amazone, qui traversent le continent dans toute sa largeur, le sont moins, mais ils se traduisent par l'amélioration des franchissements de la frontière entre le Brésil et les pays andins.

Les axes méridiens recoupent les précédents. L'axe andin nord est une très ancienne route : celle du chemin de l'Inca et de ses prolongements, repris par l'empire espagnol⁷. Il joint des régions fortement peuplées et renoue avec des logiques d'organisation antérieures au XXe siècle. Pierre Gondard (2005) rappelle que les communications d'est en ouest, traversant la Cordillère, n'ont été mises en place qu'avec la première mondialisation, avec la construction des voies de chemin de fer reliant les terminaux portuaires aux régions intérieures. Toutefois, il reste encore à reconstruire. Quand à l'axe andin du Sud, il s'appuie sur la frontière argentine-chilienne, qui dans cette optique orienterait un corridor de circulation, mais il n'a pas encore fait l'objet d'efforts de réalisations concrètes ni même été étudié en détail.

⁷ C'est le trajet suivi par Alexandre de Humbolt qui débarque à Carthagène en mars 1801 et embarque à Guyaquil en février 1803 après avoir parcouru tout le chemin de l'Inca.

Graphique 1 : Un modèle des axes d'intégration



Les investissements à proximité des frontières et l'amélioration des itinéraires qui y accèdent rendent compte de la valorisation progressive de ces marges, tant l'Argentine et le Chili que pour les autres pays d'Amérique du Sud. Une fois levée l'hypothèque guerrière, les régions frontalières deviennent attractives pour les investisseurs ou des projets symboliques. On peut citer par exemple le parc naturel binational, créé par le Pérou et l'Equateur, dans la Cordillère du Condor qui les vit s'opposer pour une brève guerre en 1995. Pour la Cordillère des Andes, un traité de complémentarité minière signée en 1997 entre l'Argentine et le Chili facilite l'exploitation des gisements situés de part et d'autre de la frontière et rend envisageable de nouveaux développements miniers : c'est le cas du projet Pascua LLama, qui a surtout retenu l'attention pour la menace qu'il représente pour l'environnement, mais qui n'est pas le seul à bénéficier du traité minier. Parallèlement, les sites frontaliers attirent un flux soutenu de

touristes vers certains sites : Parc national des glaciers en Argentine, Puerto Natales au Chili. Les volcans de la Cordillère reçoivent tous les ans des excursionnistes venant pour la plupart d'Europe, et l'ascension du sommet mythique de l'Aconcagua doit être réservée plusieurs mois à l'avance tant sont nombreux les candidats.

3. Franchissements frontaliers et organisations régionales.

Les fonctions de la frontière se complexifient : on attend de la limite, désormais clairement marquée sur le terrain, qu'elle montre une perméabilité différenciée en fonction des situations locales, des moments et des acteurs, qu'elle devienne aussi un instrument de développement en facilitant le passage quand cela est bénéfique, mais en le limitant quand cela est nécessaire. De Jama, à la limite entre Chili, Argentine et Bolivie jusqu'au passage maritime entre Puerto Williams et Ushuaia, s'échelonnent des postes de frontière dont les altitudes diminuent du nord au sud, dont l'accessibilité varie ainsi que les moyens d'accès. Si la frontière est une frontière terrestre sur la plus grande partie de son parcours, elle est maritime sur le canal de Beagle et lacustre en Patagonie : on peut donc passer d'Argentine au Chili en bateau.

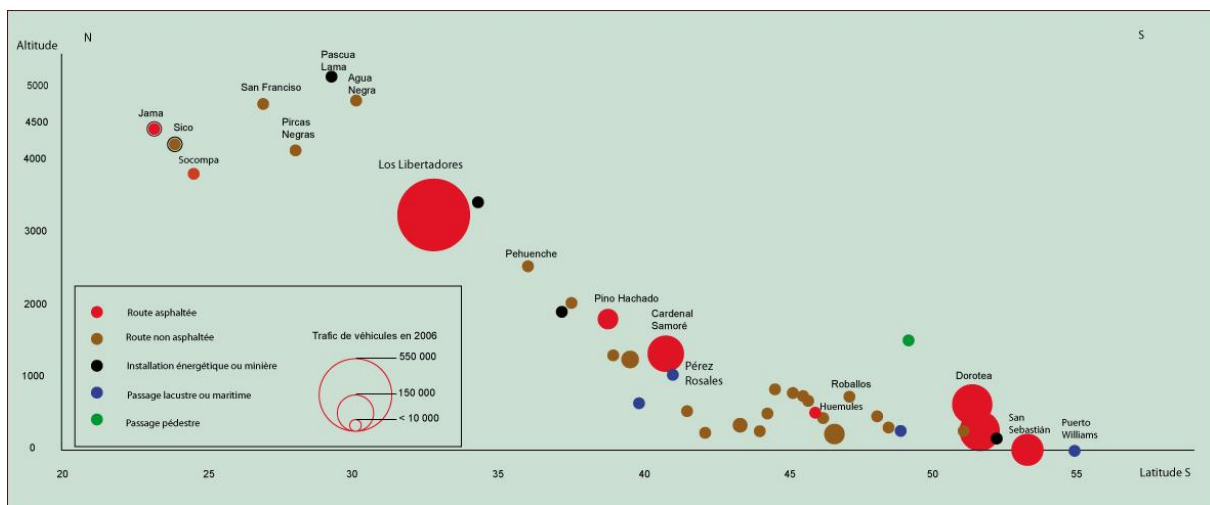
Le graphique 2 montre l'inégale accessibilité des points de passage à partir de leur altitude et de la nature de la voie d'accès, ainsi que la concentration des échanges sur un petit nombre d'entre eux. Le passage Libertadores est de loin le plus fréquenté même si la route asphaltée qui y mène peut être coupée plusieurs jours de suite pendant l'hiver, bloquant les camions de part et d'autre du passage. Il est suivi, en ordre d'importance par les trois points de passage proches du détroit de Magellan : Dorotea, Intégration australe et Saint Sébastien, correspondant en grande partie au trafic argentin qui, pour se rendre en Terre de Feu, doit passer par le Chili afin d'emprunter le bac franchissant le détroit. Dorotea, située en la petite ville de Rio Turbio (Argentine) et Puerto Natales, est le lieu de mobilités de travail quotidiennes et d'une forte fréquentation touristique, entre les glaciers argentins et les fjords chiliens.

Le graphique 3 montre la concentration des échanges sur un tout petit nombre de postes frontières⁸. A lui seul, Los Libertadores représente 40% des échanges de passagers et 60% des échanges de marchandises. L'augmentation du trafic de marchandises, très nette à partir du début des années 2000 ne fait que renforcer son poids : il faut se souvenir qu'il ne s'agit pas

⁸ Ces données ne prennent pas en compte les échanges d'hydrocarbures liquides et gazeux.

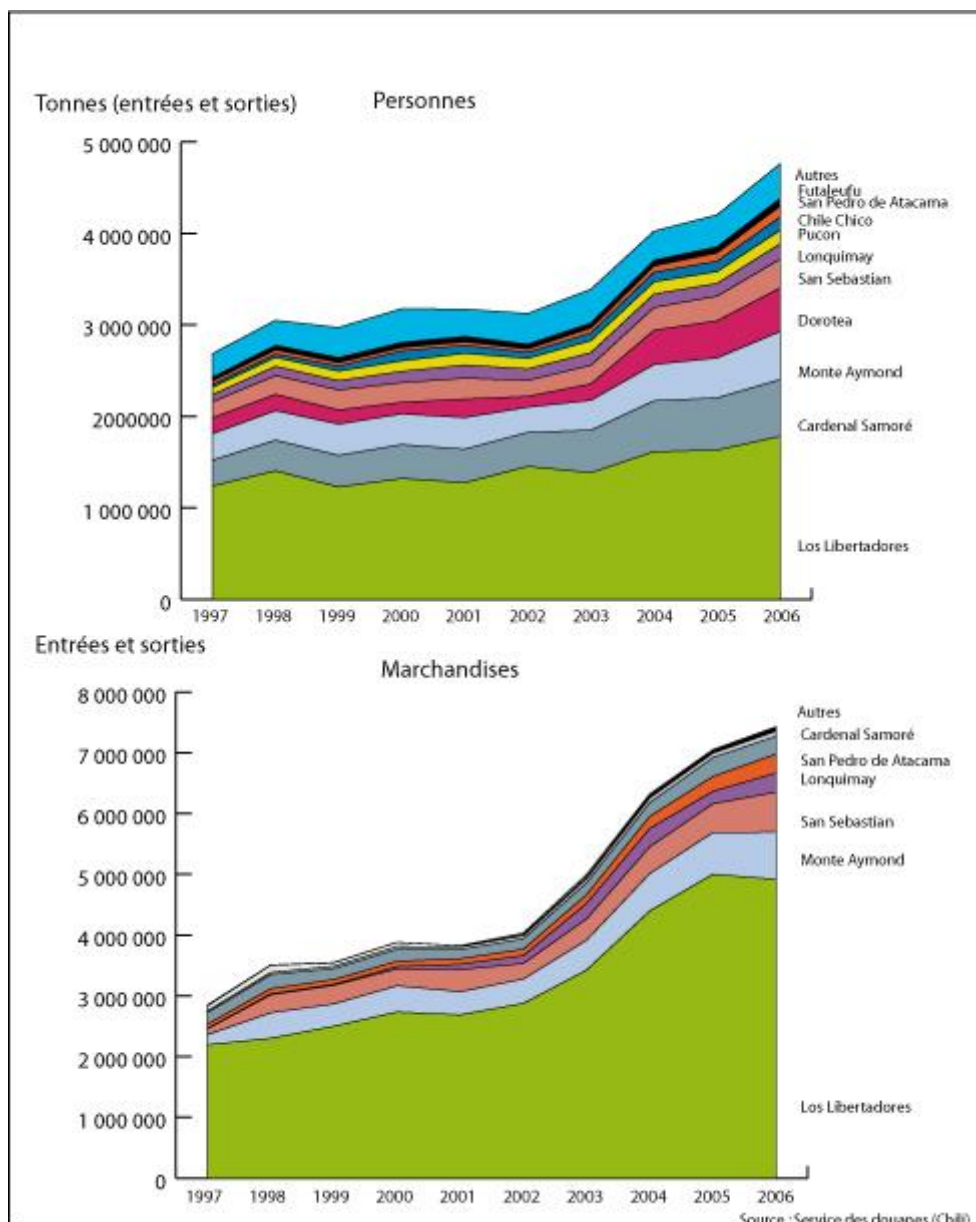
seulement d'échanges chiléno-argentins, mais que le commerce international du Chili avec les autres pays d'Amérique du Sud et particulièrement avec le Brésil emprunte cette route. Il est suivi par les échanges des systèmes austraux de San Sebastian et de Monte Aymond (Intégration australe), correspondant au transport de marchandises dans cette région très intégrée. Pour le trafic de passagers, un flux relativement important circule par le passage Cardenal Samoré, et correspond en grande partie à un flux touristique.

Graphique 2 : Les points de passage frontaliers



Cette concentration extrême une aussi longue frontière ainsi que les différents profils d'échanges par poste frontières pose deux questions. En premier lieu, celui de la tension entre la nécessité de maintenir des points de passage pas trop éloignés les uns des autres et la logique de concentration des moyens et des investissements sur les quelques routes les plus fréquentées, ayant pour effet d'accroître cette concentration et rendant difficile l'ouverture de nouveaux itinéraires. D'autre part, on voit bien que les régions frontalières ne sont pas homogènes du Nord au Sud. On peut distinguer avec des situations allant de l'isolement de part et d'autre de la frontière à des échanges soutenus et quand c'est le cas, ces échanges de biens et/ou de personnes répondent soit à des logiques transcontinentales, de grands itinéraires d'intégration, soit à des échanges de portée locale.

Graphique 3 : Les échanges.



Dans le secteur nord, compris entre le point triple Bolivie-Chili-Argentine, le réseau urbain argentin est plus étoffé et plus ancien que son symétrique chilien. Le passage par le piémont andin depuis la Bolivie jusqu'à Buenos Aires remonte à la période coloniale, alors que l'urbanisation de l'extrême Nord du Chili ne s'est faite qu'à la fin du XIXe siècle en liaison la grande exploitation minière. Les principaux passages se trouvent entre le couple Salta – Jujuy du côté argentin et Antofagasta du côté chilien, où se trouvent trois postes frontières : Jama, Sico et Socompa, itinéraire doublés par le corridor énergétique apportant aux industries chiliennes gaz et électricité. Toutefois, seul Jama, correspondant à un itinéraire entièrement asphaltée depuis 2006 a une fréquentation significative de marchandises et de passagers. Sico, un peu plus au sud, dont l'itinéraire n'est pas asphalté a perdu une grande partie de son trafic.

Ils rejoignent le désert d'Atacama avec la Quebrada de Humahuaca, deux destinations touristiques recherchées, mais se placent surtout sur un grand itinéraire transcontinental entre le port et la zone franche d'Iquique sur le Pacifique à l'ouest, le Paraguay et le centre du Brésil à l'est, correspondant à l'axe d'intégration du Capricorne. Même si la route n'est pas enneigée, du fait de la latitude, elle passe à plus de 4000 m d'altitude, ce qui n'empêche pas un important trafic de camions, gravissant des pentes impressionnantes pour atteindre la Puna

Graphique 4 : Schéma du secteur nord

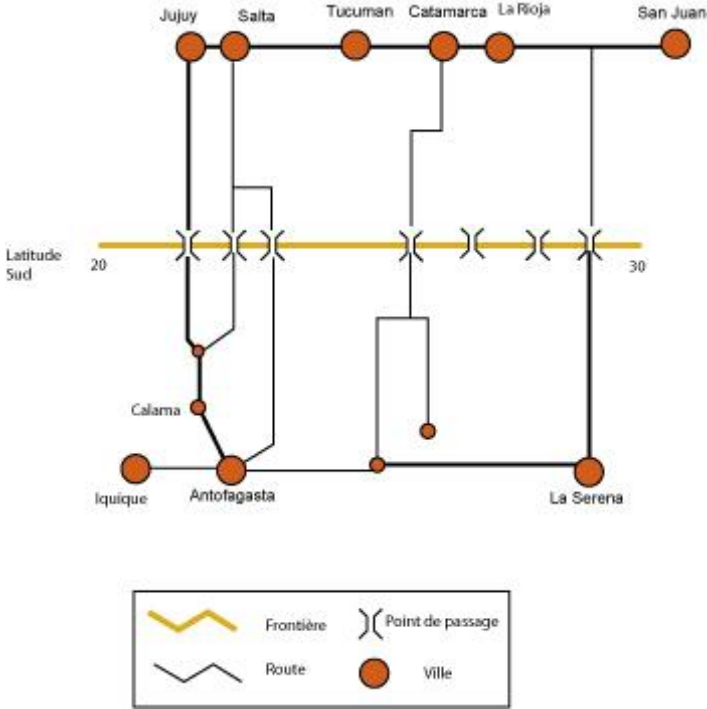


Photo 3 : Cuesta de Lipan : la montée depuis la Quebrada de Humahuaca (province de Jujuy, Argentine) jusqu'à la Puna, en route vers le Chili par le Paso de Jama. (23° Sud)

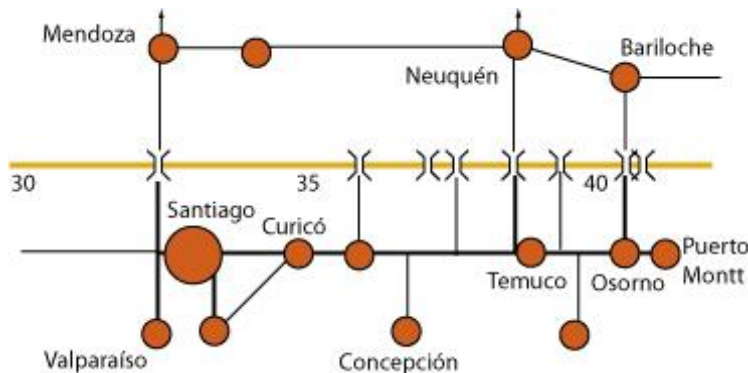


Photo 4: Entrée au Chili par le Paso de Sico (24° Sud).



Un peu plus au Sud, le réseau urbain chilien s'amenuise. Seule ville importante, La Serena communique peu avec San Juan auquel le relie le passage d'Agua Negra, dans la haute vallée de l'Elqui. Bien qu'il soit ouvert toute l'année, ce passage d'un accès difficile est très peu fréquenté. Pourtant, c'est dans ce secteur que sont les plus nombreux les passages habilités pour la transhumance – principalement des caprins – il existe donc des mobilités et des franchissements d'intérêt local. Des épizooties amène parfois à fermer ces passages, mais le cordon sanitaire peut être contourné par les bergers à la recherche de pâturages. Ces pratiques traditionnelles reposant sur les complémentarités montagnardes sont fragiles : l'élevage est bien moins rentable que les activités agricoles d'exportation qui gagnent les hautes vallées chiliennes mais ne parviennent pas jusqu'à la frontière, dans des secteurs trop élevés et trop arides pour être mis en culture (Aranda et Livenais, 2003). De ce fait, la tendance est à l'isolement des deux versants par la régression des activités traditionnelles.

Graphique 5 : Schéma du secteur central



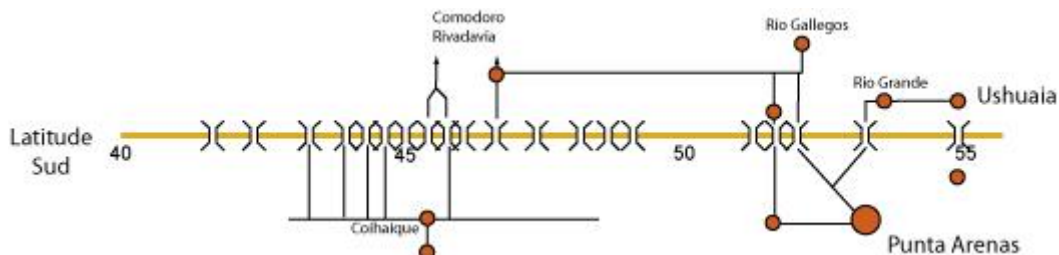
Dans le secteur central on peut également distinguer deux sous-ensembles : le premier, de 30 à 35° S est dominée par Santiago du Chili qui, avec près de 6 millions d'habitants devance largement Mendoza qui n'atteint pas encore un million ; le second, de 35 à 40° correspond à la vallée centrale chilienne, matrice historique du Chili, avec son réseau de villes moyennes régulièrement espacées de Curico à Puerto Montt et formant système alors que les villes argentines sont modestes, très éloignées les unes des autres.

Le couple historique Santiago-Mendoza définit le grand itinéraire des Libertadores, lui-même partie du grand axe São Paulo – Buenos Aires – Valparaiso. De loin le plus fréquenté, il est le seul passage autorisé et permanent sur un tronçon de 5 degrés de latitude, concentrant sur ce goulot d'étranglement tout le trafic transfrontalier. Desservi par une voie ferrée, franchissant la Cordillère grâce à une voie crémaillère, entre 1910 et le début des années 1980, il est aujourd'hui exclusivement routier. Le projet de remettre en service une liaison ferroviaire, objet d'un appel d'offres international en 2007, n'a pas trouvé d'investisseurs. Les échanges

se font uniquement par la route, dans des conditions périlleuses pour les voyageurs, les camions et leurs chauffeurs et les habitants. La neige vient tous les ans interrompre le trafic pour des périodes qui peuvent atteindre une semaine. Dans ces conditions, le flux routier se reporte sur le passage de Pino Hachado, au prix d'un détour de près de 1000 km qui permet aux camions d'accéder à un passage moins enneigé.

Les villes de la vallée centrale n'ont que peu de relations avec l'Argentine, très peu peuplée à cette latitude, jusqu'à Neuquén qui correspond, pour les argentins au nord de la Patagonie – alors que pour les Chiliens la Patagonie ne commence qu'au sud de Puerto Montt. C'est uniquement à la latitude des grands lacs que les relations sont plus importantes, ce qui correspond aussi à l'ancienne frontière indienne et au peuplement des Mapuches qui utilisaient les deux versants de la Cordillère. Ces échanges se maintiennent – il existe notamment un point de passage officiel pour les participants aux cérémonies mapuches – et se doublent d'échanges touristique entre Bariloche et d'Osorno.

Graphique 6 : Schéma du secteur austral



C'est dans le secteur le plus austral que les points de passage sont les plus nombreux : à une moindre altitude que les précédents ils sont franchissables toute l'année. Entre 40° et 50° sud, les points de passages sont proches les uns des autres, mais le peuplement diminue : la région d'Aisén compte moins de 100 000 habitants sur plus de 100 000 km². Les seules petites villes chiliennes sont Coihaique et Puerto Aisén. Quant aux villes argentines importantes, comme Comodoro Rivadavia, elles sont très éloignées, sur la côte atlantique, à plus de 300 km de la frontière. Les petits centres chiliens (Futaleufu, Palena, Chaiten, Chile Chico etc.), très isolés dans une région dont l'accès depuis le Chili ne peut se faire que par avion ou par bateau, échangent beaucoup avec les petites villes argentines comme Esquel ou Perito Moreno, notamment pour chercher d'un côté ou de l'autre de la frontière les services qui leur font défaut. On a donc dans ce secteur une frontière d'un franchissement aisé, à l'écart des grands

itinéraires continentaux et même nationaux, et c'est justement cet isolement qui explique cette perméabilité.

La situation change au sud du 52^{ème} parallèle, au-delà des grands glaciers qui couvrent la Cordillère et la rendent pratiquement infranchissable, sauf pour des randonneurs très expérimentés, mais séparent également la région d'Aysén de celle de Magellan, rendant inenvisageable un passage routier. Le continent se rétrécit, rapprochant Rio Gallegos, sur l'Atlantique d'Ushuaia, la grande ville du détroit de Magellan. La frontière adopte un tracé est-ouest avant de retrouver la direction nord-sud suivie sur sa plus grande longueur. Le trafic des postes frontières principaux est très important, principalement pour la desserte de la terre de Feu argentine, qui impose de passer par le Chili pour franchir le détroit de Magellan⁹. De surcroît l'exploitation des hydrocarbures a justifié la construction d'un important réseau de gazoducs transfrontaliers. S'il est nécessaire de passer par le Chili pour aller de Rio Gallegos à Ushuaia, il est aussi nécessaire de passer par l'Argentine pour aller d'Ushuaia à Coihaique mais aussi à Puerto Williams, sur la rive Sud du canal de Beagle. C'est le secteur où la région transfrontalière apparaît la plus consolidée et les deux pays les plus étroitement imbriqués.

Photo 5 : Borne frontière du cap Espiritu Santu, au Nord de la Terre de Feu (52°S). En arrière plan le bâtiment des gardes frontières argentins.



⁹ Il n'y a pas de desserte régulière entièrement contrôlée par l'Argentine, en l'absence d'infrastructures portuaires proches du détroit.

Conclusion

Lucien Gallois se demandait il y a un siècle si les arbitres du différend chiléno-argentin, dans leur souci de ne froisser personne avaient établi une « bonne frontière », ou adopté des tracés qui pour être plus ou moins en accord avec les accords politiques ne risquaient pas de devenir fort malaisées à gérer. En faisant coïncider la frontière avec les plus hauts sommets, Argentins et Chiliens ont délibérément compliqué le passage de la Cordillère en ajoutant un obstacle administratif à la barrière naturelle. A l'heure de la libéralisation et de la multiplication des échanges, cela impose la construction et l'entretien de postes frontières et de leur personnel dans des sites difficiles, de très haute altitude, soumis à un climat rigoureux et rend tout investissement de grande ampleur, qui serait amplement justifié sur le trajet Mendoza-Santiago, tributaire d'accords binationaux.

On voit d'autre part s'affirmer les problématiques transfrontalières régionales. Aux connexions énergétiques et routières, qui ont été réalisées depuis une vingtaine d'années, s'ajoutent entre autres les questions de protection de l'environnement et la création de corridors écologiques reliant les parcs nationaux frontaliers ; la gestion des eaux dans les secteurs où les bassins versants sont partagés ; les échanges commerciaux de proximité autour de foires frontalières et la revendication de territoires indigènes identitaires oblitérés par l'histoire. Cela impose certainement des innovations politiques dans la gestion de la frontière pour s'adapter aux spécificités régionales d'organisation et de fonctionnement des espaces transfrontaliers.

Bibliographie

Amilhat-Szary, Anne-Laure, 2003, L'intégration continentale aux marges du MERCOSUR : les échelles d'un processus transfrontalier et transandin, *Revue de Géographie alpine*, 91/3, p. 47-56.

Aranda Ximena et Livenais, Patrick (ed.), 2003, *Dinámicas de los sistemas agrarios en Chile Árido : la región de Coquimbo*. Santiago, Paris : Universidad del Chile ; IRD, 2003,

Carrizo, Silvina Cecilia et Velut, Sébastien « Nouvelles territorialités en Amérique australe. Activités énergétiques et intégration dans les terres et les mers magellanes. » *L'Espace géographique*, 2005/2, p. 161-175.

Dabène, Olivier, 2007, " Reconfigurations politiques des processus d'intégration ", Couffignal, Georges (dir .) *Amérique latine. Les surprises de la démocratie. Édition 2007*, IHEAL, Documentation française p. 75-90.

Denis, Pierre, 1920, *La République Argentine, la mise en valeur du pays*, Paris, Armand Colin, 303 p.

Foucher, Michel, 1988, *Fronts et frontières*, Paris, Fayard.

Gallois, Lucien, 1901, Les Andes de Patagonie, *Annales de géographie*, vol 10, 51, p. 232-259.

Gallois, Lucien, 1903, La frontière argentino-chilienne, *Annales de géographie*, vol 12, 61, p. 47-53.

Gondard, Pierre, 2005, Axes mondialisés versus intégration régionale dans les Andes, in Mesclier, Evelyne, Lombard, Jérôme et Velut, Sébastien, *La mondialisation côté Sud*, Paris, IRD, p. 287-306.

Grenier, Philippe, 1988, L'effet frontière dans les Andes argentines, *Revue de Géographie Alpine*, 56, 1988-1, p. 7-44

Lentacker, Firmin, 1973, La frontière franco-belge : étude géographique des effets d'une frontière internationale sur la vie de relations, Lille, Atelier de reproduction des thèses.

Negrete Sepúlveda, Jorge et Velut, Sébastien, Chili-Argentine, si près, si loin in Lombard, Mesclier et Velut (éd.), *La Mondialisation côté sud*, Paris, éditions de l'IRD, 2006, p. 355-372.

Sagredo, Rafael, 2006, Chile, del orden natural al autoritarismo republicano. *Revista de geografía. Norte Grande*, 36, p. 5–30.

Silva, Osvaldo, 2000, *Atlas de historia de Chile*, Santiago, Ediciones Universitarias.

Taillard, Christian, 2009, Un exemple réussi de régionalisation transnationale en Asie Orientale : les corridors de la région du Grand Mékong, *L'Espace Géographique*, 38, 1, p. 1-16.

Velut, Sébastien, 2002, *Argentine, des provinces à la Nation*, Paris, PUF.

Velut, Sébastien (dir.), 2005, *Amérique latine*, Paris, SEDES.

Zaida Lobato, Mirta et Suriano, Juan, 2000, *Nueva Historia Argentina, Atlas Historico*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana.

Sites web

DIFROL (Direction des frontières, ministère des Affaires étrangères du Chili) www.difrol.cl

IIRSA (Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale de l'Amérique du sud)
www.iirsa.org

Direction des limites et des frontières (Ministère des Affaires étrangères, du commerce international et du culte de l'Argentine) <http://www.mrecic.gov.ar/>

CNAD (commission nationale de déminage, chili) <http://www.cnad.cl/>