

LA GUYANE BRÉSILIENNE, DE LA PÉRIPHÉRIE AU CENTRE

THERY, Hervé; ^{a*} PEREIRA, Ana Paula Camilo; ^b

(a) Dr in Geographie. Directeur de recherche émérite Centre de Recherche et de Documentation Sur les Amériques / Centre National de la Recherche Scientifique (CREDA-CNRS), Paris, France. ORCID ID: <http://orcid.org/0000-0001-8282-3470>. CURRICULUM LATTES: <http://lattes.cnpq.br/7931074433827497>

(b) Dr in Geographie.. Maître de Conférence de l'Université de l'Etat de Mato Grosso do Sul (UEMS), Campo Grande (MS), Brésil. ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-4963-4173>. CURRICULUM LATTES: <http://lattes.cnpq.br/8652177342144761>

(*) CORRESPONDING AUTHOR

Address: CREDA-CNRS, 28 rue Saint Guillaume, 75007 Paris, France.

E-mail: hthery@aol.com

RESUME

Malgré ses similitudes avec les Guyanes voisines, l'Extrême Nord du Brésil n'était pas perçu comme faisant partie de cet ensemble, mais le plus souvent comme une lointaine périphérie, abandonnée ou laissée en réserve. Mais les changements récents, notamment l'ouverture de nouveaux axes routiers vers les pays voisins, dans le cadre d'une nouvelle politique de développement, change rapidement la région et, tout en y introduisant de fortes différences internes et l'intègre davantage à l'ensemble guyanais.

Mots-clés: Extrémité nord; Périphérie distante; Autoroutes; Intégration.

ABSTRACT / RESUMO

THE BRAZILIAN GUIANA, FROM THE PERIPHERY TO THE CENTER

In spite of its similarities with Northern neighbours, the Brazilian Far North was not perceived as belonging to this unit, but often as a remote periphery, given up or left in reserve. But the recent changes, in particular the opening of new roads towards the north, part of a new development policy, quickly changes the area and, while introducing strong internal differences there and integrates it more closely with the Guyanas.

Keywords: Far north; Remote periphery; Highways; Integration.

A GUIANA BRASILEIRA, DA PERIFERIA AO CENTRO

Apesar das suas semelhanças com as Guianas, o Extremo Norte do país não era percebido como fazendo parte deste conjunto, mas muitas vezes como uma periferia remota, abandonada ou deixada em reserva. Mas as mudanças recentes, nomeadamente a abertura de novos eixos rodoviários para os países vizinhos, parte da nova política de desenvolvimento, altera rapidamente a região e, enquanto cria fortes diferenças internas, e a integra mais no conjunto guianense.

Palavras chaves: Extremo Norte; Periferia remota; Rodovias; Integração.

Article history:
Received 4 July, 2018
Accepted 20 September, 2018
Publisher 15 November, 2018

INTRODUCTION

L'extrême nord du Brésil est-il un quatrième Guyane ? ¹ À poser la question à des interlocuteurs Brésiliens, de vive voix ou en interrogeant leurs bibliographies, on n'obtient que des réponses négatives. Ils ne se reconnaissent nullement dans la grande Guyane, au sens défini par Emmanuel Lézy, l'espace inscrit entre les cours de l'Amazone et de l'Orénoque.² La portion brésilienne de cet ensemble n'est pas un espace vécu, la seule référence reconnue est l'espace national, dont cet ensemble est un fragment périphérique, et pas très remarquable.

Mais est-ce à dire que la Guyane brésilienne n'existe pas ? À l'examen, il se dégage une spécificité de cet Extrême-Nord qui a – même si l'on adopte le point de vue autocentré des Brésiliens – une place à part dans l'ensemble national, ne serait-ce que parce qu'il renferme le point culminant du Brésil, le Pico da Neblina (3014 m). Son originalité plus remarquable, même dans un pays qui change rapidement, est le bouleversement que connaît cette région qui, de périphérie lointaine et bien oubliée, est récemment redevenue une frontière, au sens international comme au sens pionnier du terme. Après des siècles d'abandon, elle retrouve un nouveau dynamisme, on y construit des routes, des migrants y affluent, on y défriche des forêts, du moins dans quelques points et axes de ce vaste arc frontalier.

Car toute la région n'est pas affectée par ces mutations, et il en résulte une différenciation interne forte, entre des axes forts, nouveaux ou renouvelés, et des zones laissées en réserve, et toute une nouvelle géographie régionale se dessine à mesure que les changements se produisent. Ce renouveau d'intérêt des Brésiliens pour leurs frontières du Nord – et la différenciation interne qui en résulte – est l'effet le plus sensible d'un changement de perspective, d'une mutation des politiques amazoniennes du Brésil, où la situation et le sens à donner à la frontière nord a changé, et où de ce fait des investissements importants, financiers et humains, sont consentis, pour le meilleur et pour le pire.

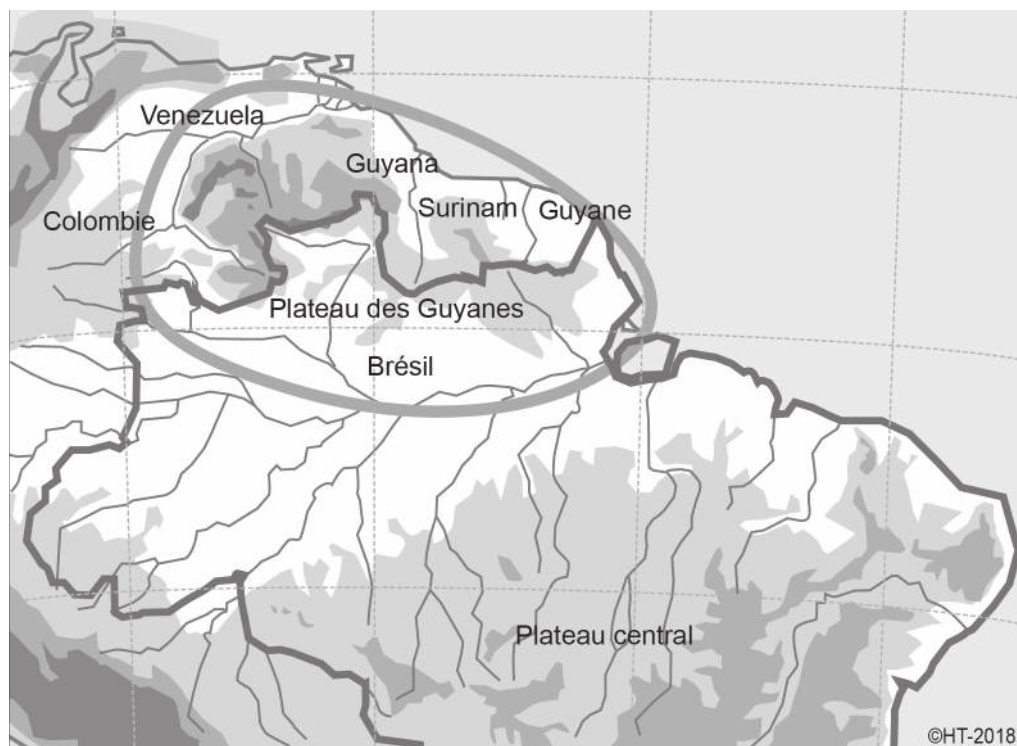


Figure 1 - Situation de la Guyane brésilienne

(1) Ce texte actualise l'article publié sous le titre « Une Guyane brésilienne ? », dossier, « La Guyane, une île en Amazonie », Cahier des Amériques latines n°43, 2004, pp 103-119

(2) Cette région comprend le Sud-Est du Venezuela (415 000 km²), la Guyana (214 000 km²), le Surinam (163 265 km²), la Guyane française (91 000 km²) et le Nord du Brésil : 62 000 km².

CONQUÊTES ET ABANDONS DE L'EXTRÊME NORD

La conquête de ce fragment brésilien du bouclier guyanais est une sorte de quintessence de celle de l'Amazonie brésilienne. Sur ces marges septentrionales aboutissent plusieurs des axes de pénétration qui ont permis aux Brésiliens de mettre la main sur plus de la moitié du bassin de l'Amazone, alors que le traité de Tordesillas, en 1494, ne leur donnait qu'une partie des bouches du fleuve.

La Couronne portugaise avait été poussée à s'assurer de toute l'embouchure pour parer à la menace des corsaires et colons étrangers, français principalement. À partir de là, un double mouvement eut lieu, celui des militaires et celui des Jésuites, les uns et les autres fixant leurs établissements, forts ou missions, de plus en plus loin vers l'amont. Ils étaient d'autant plus anxieux d'avancer le plus vite possible que, dans le même temps, d'autres militaires et d'autres missionnaires progressaient eux aussi dans le bassin de l'Amazone, les émissaires du roi d'Espagne. L'émulation jouant, même quand les Couronnes d'Espagne et du Portugal étaient portées par le même roi (1580-1640), la poussée fut rapide, malgré la faiblesse des moyens.

Le fort de Belém date de 1616, celui de Manaus fut fondé en 1669, et les missions s'échelonnaient tout au long du fleuve dès le milieu du XVII^e siècle : quand les Jésuites furent expulsés en 1661, la conquête était pratiquement terminée. Au XVIII^e siècle, le mouvement s'amplifia encore, progressa le long des affluents. Aux points-clés, aux limites atteintes sur les grands affluents, une série de forts de pierre furent construits, pour la plupart dans la zone qui nous intéresse. Cet effort immense (les pierres étaient apportées du Portugal) a porté ses fruits, car ces forts ont partout joué le rôle d'efficaces verrous, les seuls changements qu'ait subis la frontière ayant été des conquêtes brésiennes ultérieures, qui dessinent entre ces forts des saillants marqués.

Car la diplomatie brésilienne a, dans les siècles qui ont suivi l'Indépendance, bien prolongé les avancées des militaires portugais, pour étendre le territoire national vers le Nord. Des rectifications importantes, concernant à chaque fois des centaines de milliers de kilomètres carrés, eurent lieu jusqu'au début du XX^e siècle. Elles furent presque toutes favorables au Brésil, car les diplomates brésiliens, notamment le plus célèbre d'entre eux, le baron de Rio Branco (dont l'institut de formation des diplomates brésiliens porte aujourd'hui le nom), appuyèrent partout efficacement la poussée pionnière, en faisant confirmer en droit le fait accompli par les aventuriers brésiliens. Et chacune de ces rectifications de frontières, mineures à l'échelle brésilienne, a représenté l'acquisition de dizaines de milliers de kilomètres carrés : lorsqu'en 1901 l'arbitrage du président du Conseil fédéral suisse donna raison au Brésil contre la France dans leur querelle sur les frontières de la Guyane française, il accrut de plus de 70 000 km² le territoire brésilien. Deux autres rectifications majeures concernent également la frontière septentrionale, celle qui donna au Brésil tout le nord du futur Roraima, et celle qui dessina, aux frontières avec la Colombie et le Pérou le profil caractéristique de la « tête de chien » (cabeça do cachorro). La première confirmait la poussée brésilienne au long du Rio Branco, jusqu'aux savanes qui marquent la sortie, vers le nord, du domaine amazonien. La seconde confirmait l'avancée au long du Rio Negro, le seul grand affluent de rive gauche de l'Amazone.

En dehors de l'Acre, détaché de la Bolivie et dont l'acquisition fut acquise par le traité de Petrópolis en 1903, l'Extrême Nord a donc été le théâtre de quelques unes des avancées pionnières et diplomatiques les plus spectaculaires qu'ait connu l'Amazonie brésilienne du XVIII^e au XX^e siècles. Mais ce brillant passé politique ne traduit pas aujourd'hui par un bilan démographique et économique aussi positif et la région est l'une des moins peuplées et les plus pauvres du pays.

L'Amazonie est la région la moins peuplée du Brésil, elle ne rassemble que 8 % de sa population. Sur les 16 millions d'habitants de la région Norte (figure n° 3), près de douze habitent en ville. Des quatre millions qui restent, la majorité se concentre soit au long de l'Amazone et de ses affluents, soit au long des routes. Dans la région qui nous intéresse, à part Boa Vista (284 000 habitants) et le doublet Macapá – Santana (400 000 et 100 000 habitants), la carte ne fait apparaître

aucune concentration visible en dehors des rives de l'Amazonie : comme le reste des Guyanes, cette région n'a qu'une très faible densité de peuplement, une des plus basses de la planète.

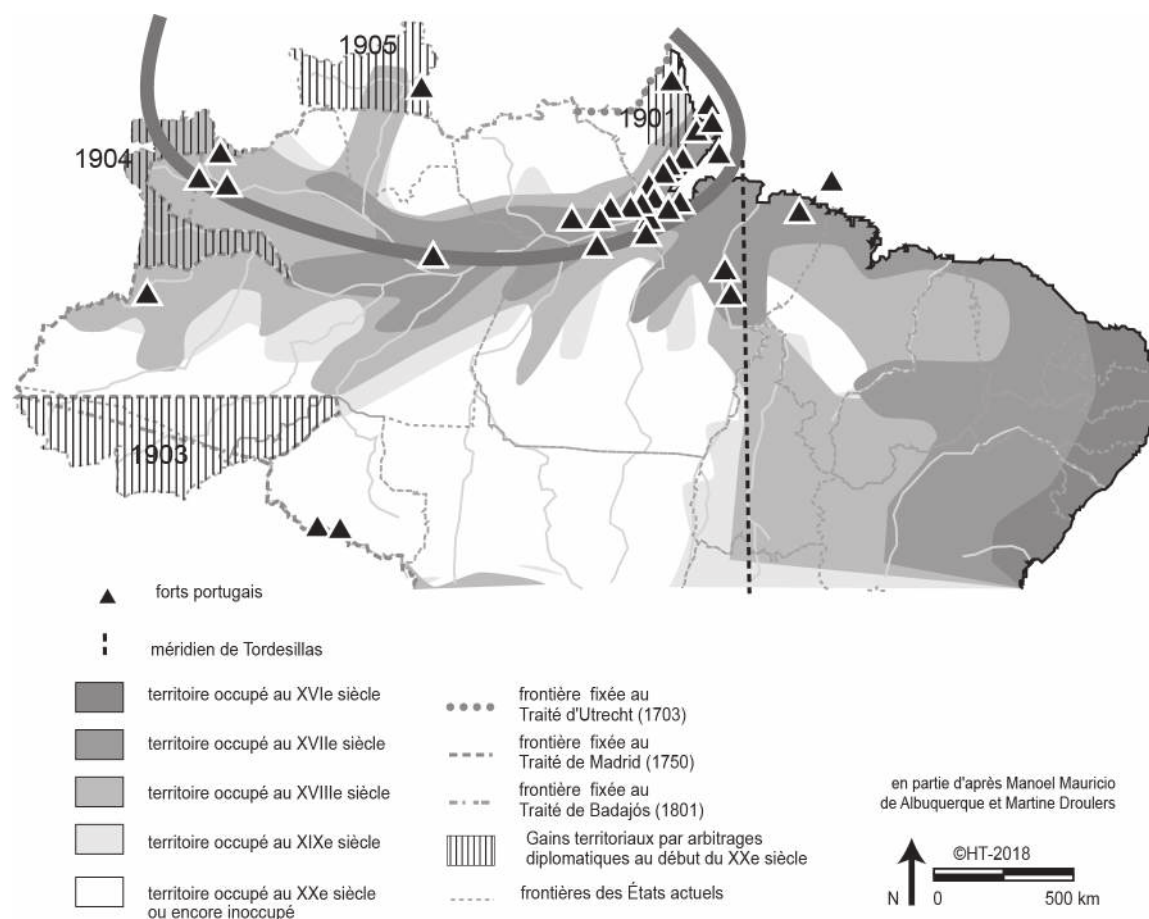


Figure 2 - L'occupation du territoire

On notera toutefois que si l'on calcule le rapport entre le nombre des hommes et celui des femmes, apparaissent du sud de l'Amazonie vers l'Amapá et le Roraima, deux axes marqués par une prédominance du nombre des hommes aussi forte que dans le sud du Pará et le nord du Rondônia. On sait qu'il s'agit là d'un bon indicateur de l'arrivée du front pionnier, l'afflux des hommes correspondant à la première étape des défrichements, qui requiert beaucoup de main-d'œuvre, de préférence en général jeune et sans attaches familiales. Ces deux axes, partant respectivement de Manaus et de Macapá, vers le Venezuela et vers la Guyane française, sont ceux qui font changer le plus rapidement l'allure et le rythme de développement de la région : jusque-là occupée principalement par des populations traditionnelles (indiens, caboclos, ribeirinhos) et vouée à des fonctions de réserve, elle est désormais traversée par des « couloirs » nouveaux, par où arrivent des populations nouvelles et des activités économiques jusque là inconnues.

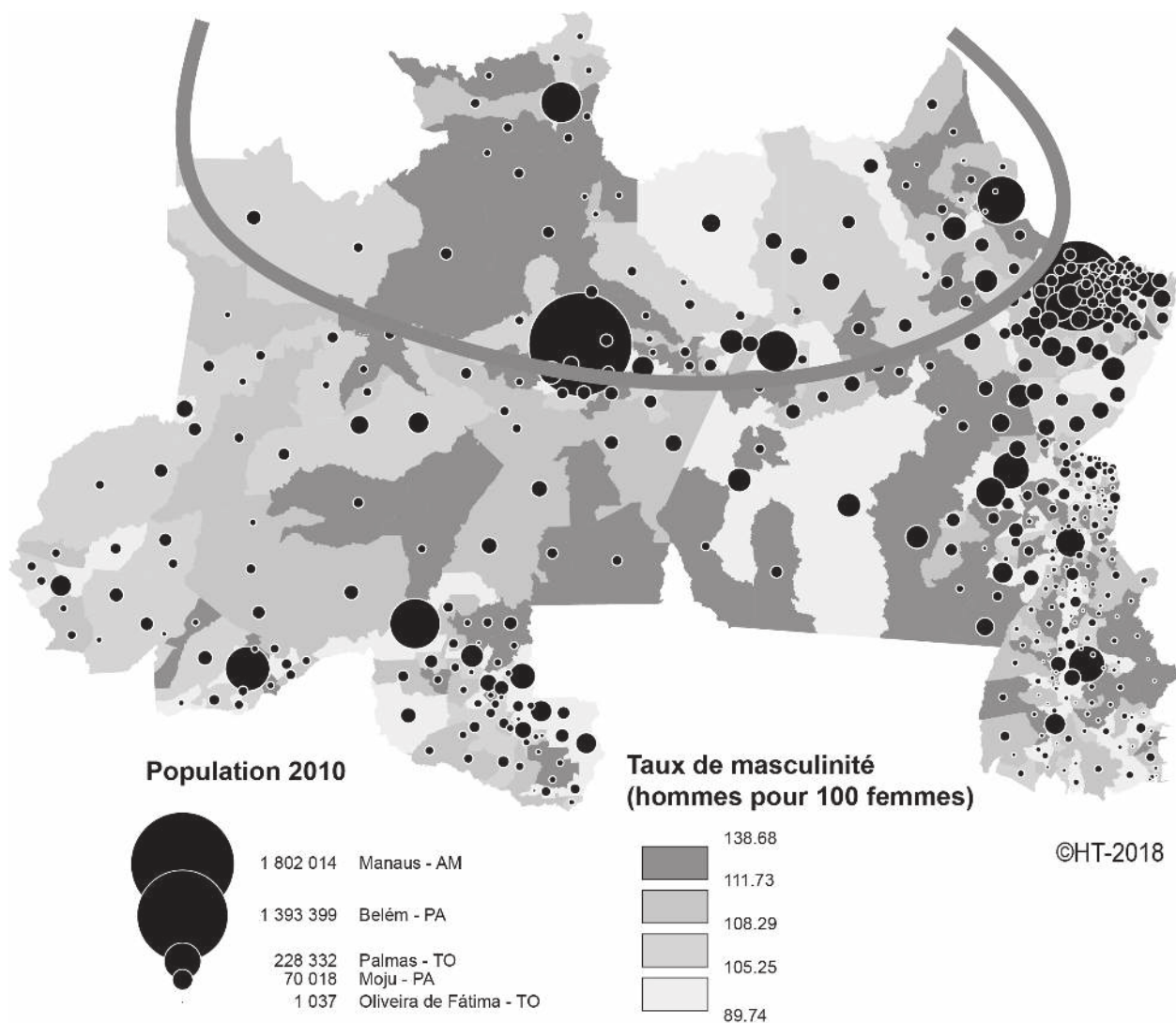


Figure 3 - Population et taux de masculinité en 2010

UNE RÉSERVE ENTRECoupÉE D'AXES NOUVEAUX

Jusqu'à présent, cette région, comme toute la périphérie du nord et du nord-ouest du pays, était essentiellement pour le Brésil une périphérie, abandonnée à son propre sort ou au mieux laissée en réserve. Et de fait on y a créé bon nombre de réserves, naturelles et indigènes, dont un grand nombre – et parmi les plus grandes – sont situées à la frontière nord. Il existe aujourd'hui en Amazonie 105 réserves naturelles fédérales (sans compter donc celles des États fédérés, des communes et des particuliers), dont le total représente 580 000 km², (un peu plus que la superficie de la France).

Les terres indigènes quant à elles totalisent 1,2 millions de km² (15 % du territoire national, ou deux fois la France), dont la grande majorité en Amazonie. Dans certaines régions, dont certaines sont précisément celles qui nous concernent, comme le Roraima (à la frontière du Venezuela) ou la cabeça do cachorro, ces réserves occupent plus de la moitié du territoire, au point que les habitants non-indigènes disent (non sans exagération et quelque mauvaise foi), se sentir à l'étroit dans leurs « réserves de Blancs ».

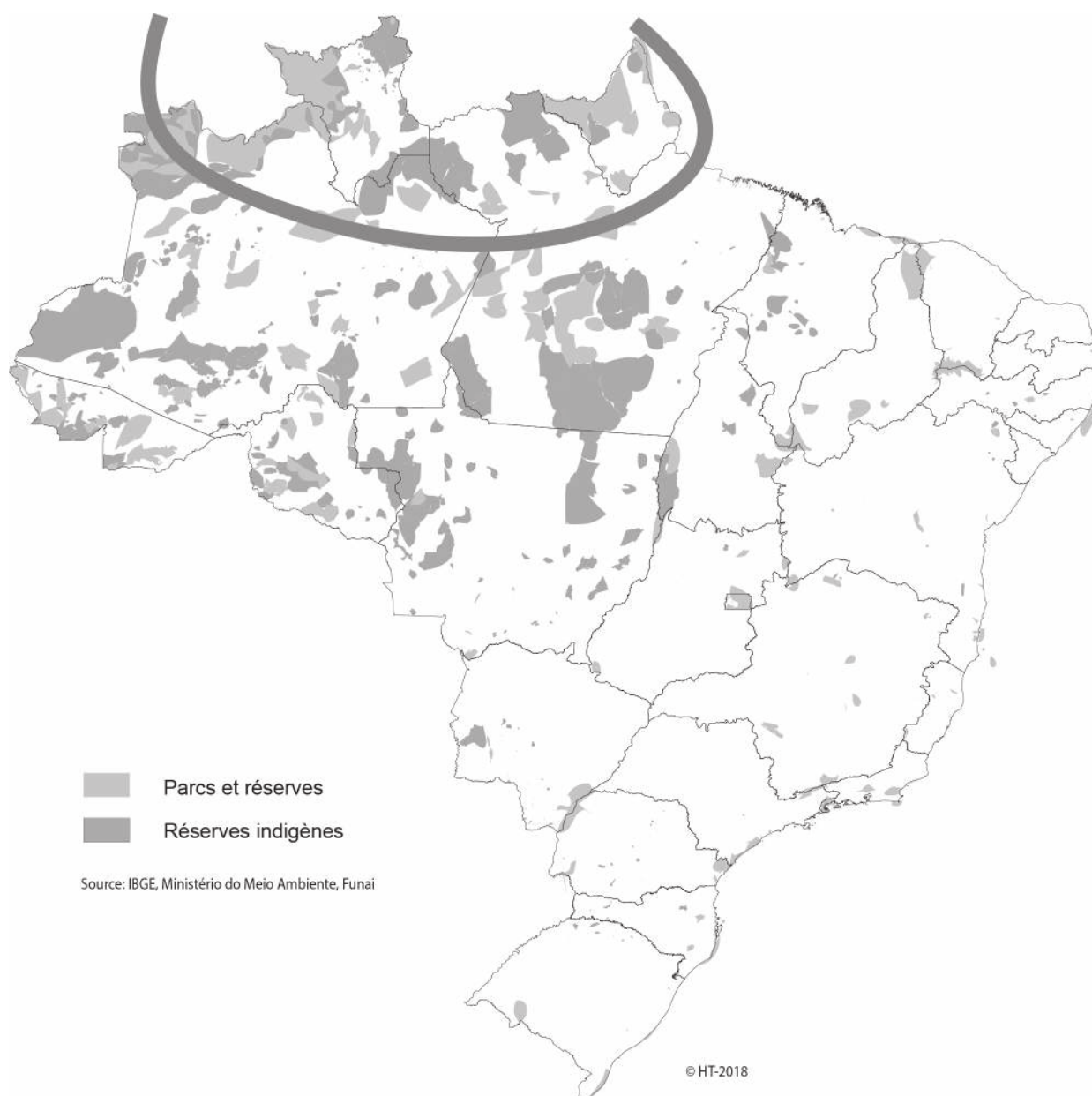


Figure 4 - Terres protégées

La région est donc très encadrée par les politiques de protection de l'environnement, mais celles-ci sont parfois contrecarrées par d'autres, jugées économiquement ou politiquement plus importantes par les autorités et la société brésilienne, notamment les assentamentos, ces zones de colonisation où l'on installe des familles de paysans sans terres. Ces zones se situent massivement en Amazonie, où la terre est abondante et bon marché, et leur localisation donne à penser que le Brésil continue, par moments et par endroits, à mener une véritable politique de conquête pionnière, notamment dans cette région, en contradiction ou en conflit avec ses politiques de protection de l'environnement.

Parmi ces dernières, l'une des plus importantes a été le « Programme-pilote pour la préservation des forêts tropicales du Brésil », souvent désigné sous le sigle PPG7. Conçu à l'origine, en 1990-1991, dans une optique de conservation des forêts, ce programme ambitieux associait les pays du G7 et l'Union Européenne (qui ont donné 250 millions de dollars pour le financer), la Banque Mondiale (qui gèrait le programme) et le gouvernement brésilien (qui le concevait et l'exécutait). Si l'on fait le bilan spatial de son action, on voit bien qu'il se concentrait davantage dans les zones

encore intactes, notamment l'Extrême Nord, que sur les régions menacées par les avancées pionnières, aux marges méridionales et orientales de l'Amazonie.

Le programme a progressivement évolué, jusqu'à mettre au premier plan le développement durable, partant du principe qu'assurer aux populations locales les moyens de vivre décemment était le meilleur moyen de réduire les déboisements. Composé de plusieurs sous-programmes (politique des ressources naturelles, délimitation des terres indigènes, actions démonstratives avec des ONGs, etc.) il a produit des effets intéressants en amenant le gouvernement fédéral et les gouvernements des États amazoniens à prendre davantage en compte la dimension écologique dans leurs politiques amazoniennes, en soutenant des expériences intéressantes (dans le domaine de l'agro-foresterie, par exemple). Mais il est clair qu'il a peu pesé face à d'autres actions publiques, dotées de moyens autrement importants. Un de ses principaux sous-ensembles, le programme de gestion environnementale intégrée (SPRN), se concentrait sur des zones stratégiques, qui traçaient deux vastes couloirs Nord-Sud, du Roraima au Mato Grosso et de l'Amapá au Tocantins, ce qui montre que ces États se souciaient déjà des effets environnementaux des axes de transports qui les traverseront dans les prochaines années.

Car d'autres programmes menés par l'État ont une tout autre finalité, continuer à intégrer davantage l'Amazonie au reste du Brésil. C'était l'un des objectifs majeurs du programme Brasil em Ação (« Brésil en action »), l'une des plus ambitieuses politiques lancées par le gouvernement du Président Fernando Henrique Cardoso lors de son premier mandat, de 1996 à 1998, et prolongé après sa réélection en 1998. Une tout autre géographie est née avec cette action pionnière, qui agissait principalement au long des routes amazoniennes et des nouveaux couloirs multimodaux de transport.

C'est notamment la stratégie spatiale de l'Institut National de Colonisation et de Réforme Agraire (INCRA), certainement le plus représentatif d'une politique « pionnière ». Il installe des familles dans des assentamentos situés en majorité au long des routes de la région, sur leurs tronçons les moins consolidés, à la pointe extrême de l'avancée pionnière. La concentration des familles et des terres occupées par les assentamentos est spécialement grande dans l'Extrême Nord, en Amapá, en Roraima, et sur la Transamazonienne, sur son tronçon le moins occupé, entre Altamira et Humaitá. La logique qui sous-tend cette action peut ne plus être celle des années 1970, quand l'Institut était parmi les instruments les plus actifs d'une politique de colonisation de type géopolitique, mais elle est certainement en rapport avec le fait que la terre est moins chère dans ces zones que dans le Sudeste et le Sud.

Quelle que soit la motivation, l'effet produit est toutefois le même : l'arrivée massive de famille peu préparées à travailler dans l'environnement difficile et fragile de l'Amazonie. Un des aspects qui marque une nette différence par rapport à la vieille politique de colonisation est le fait que les périmètres naissent aujourd'hui en grande partie en fonction des demandes et des revendications du « mouvement des sans-terre » (MST). Cependant la forme des parcelles, la façon d'installer les familles et les systèmes productifs mis en place fonctionnent toujours comme dont l'ancien modèle des projets de colonisation officielle. La priorité continue à être l'implantation de périmètres en Amazonie : leur nombre augmente constamment et ils représentent déjà plus de 87 millions d'hectares. Cela signifie que chaque année de nouvelles zones sont ouvertes, de nouveaux déboisements effectués, et que de nouveaux processus de perte de la biodiversité et de sols agricoles se déclenchent. Le phénomène touche la périphérie du Nord en deux endroits, au long de la route Manaus - Venezuela et en Amapá, il est une des principales explications de l'afflux de population masculine dans ces régions. Et cette politique migratoire et foncière fait partie d'un plan plus général, qui affecte non seulement le destin de cet la frontière nord, mais aussi celui de tout le pays.

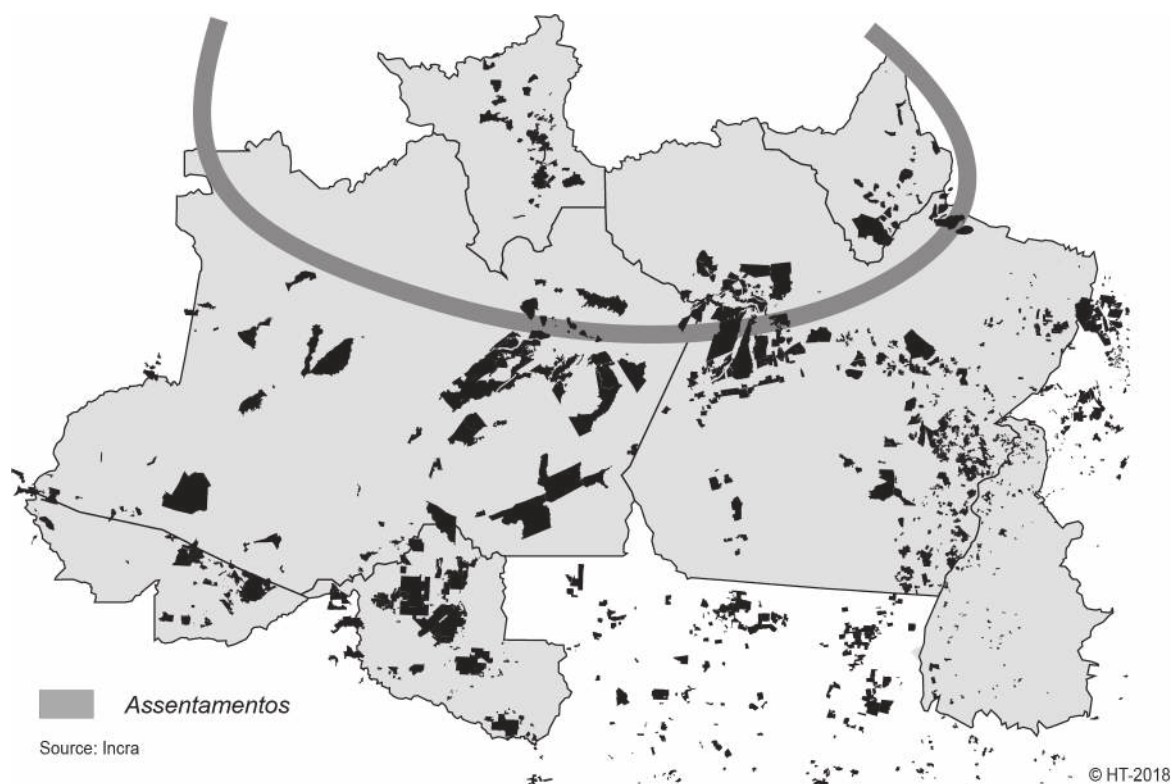


Figure 5 - Assentamentos dans la région Norte

CHANGEMENTS DE PERSPECTIVE STRATÉGIQUE

La pensée planificatrice des années 1970 et 1980 voyait le territoire comme un ensemble de zones, dont certaines devaient être développées par des politiques appropriées, et d'autres mises en réserve et protégées. Sous le régime militaire (1964-1985), l'Amazonie avait été l'objet de grands programmes de planification (figure n° 6) : la politique de colonisation publique, pièce principale du Programme d'Intégration Nationale (PIN). L'installation de la zone franche de Manaus (Suframa) un vaste parc d'industries électroniques assis sur l'exemption de taxes d'importation ; le programme Polonoroeste, pour la mise en valeur des régions traversées par la BR364 ; le complexe minier et métallurgie Grande Carajás, fondé sur la valorisation du plus gros gisement de fer de la planète et d'autres minerais de la région. Bien qu'ayant des objectifs très différents ces programmes avaient un trait commun, la délimitation d'un périmètre défini pour leur action, où s'exerçait la juridiction de l'organisme chargé de les mener à bien.

Un de ces programmes portait spécifiquement sur les frontières septentrionales, le Projeto Calha Norte, conçu en 1985 dans une logique de défense des intérêts nationaux dans la « Zone de Frontière », et visait « l'occupation et le développement de l'Amazonie Septentrionale ». Il couvrait prioritairement un secteur de 1,2 millions de km² pour laquelle il prévoyait des zones de colonisation et des infrastructures (160 kilomètres de routes au long des frontières avec la Guyane française, la Guyana, le Suriname, le Venezuela et la Colombie). Tous ces projets avaient été mis en sommeil en 1990-1991 dans l'attente des résultats du zonage écologique-économique qui devait alors être mené pour déterminer l'usage optimal de chaque région.

Le programme a été relancé en 1997, en raison de l'aggravation de certaines tendances préoccupantes qui apparaissent dans ces régions. Parmi celles-ci figurent l'hémorragie démographique affectant les secteurs les plus éloignés et l'intensification des problèmes liés au trafic de drogue. Considéré par le gouvernement fédéral comme une stratégie bien adaptée à la région, Calha Norte menait des actions dans deux directions : le développement régional et la défense de la souveraineté

nationale et de l'intégrité territoriale. Par le biais d'un accord avec la Fondation Getúlio Vargas a été lancée une planification stratégique pour les communes de la région : chaque commune ou sous-région devait se voir doter d'un « Plan de Développement Local Intégré et Durable ». Ce modèle de gestion donne la priorité, pour l'usage des faibles ressources disponibles, au renforcement de la surveillance de la frontière, et à la protection de la population de la région, qui manque encore des infrastructures de base dans les domaines de l'éducation, de la santé, des transports et d'autres activités indispensables au développement de la citoyenneté.

La continuité du programme Calha Norte est toutefois une exception, sans doute due à sa situation dans une zone « sensible ». La règle était plutôt à l'abandon de toute politique de planification régionale, probablement parce que celle-ci était identifiée aux années de plomb du régime militaire. Au milieu des années 1990 elle fit toutefois un remarquable retour, mais cette fois dans un contexte différent – la collaboration entre secteur public et secteur privé – et avec une base conceptuelle nouvelle, la notion d'« axe national d'intégration et de développement ». Privilégier et renforcer certains axes majeurs était déjà une des idées principales du programme Brasil em Ação (« Brésil en action »), qui avait marqué une nette rupture et un retour à des pratiques perdues depuis longtemps.

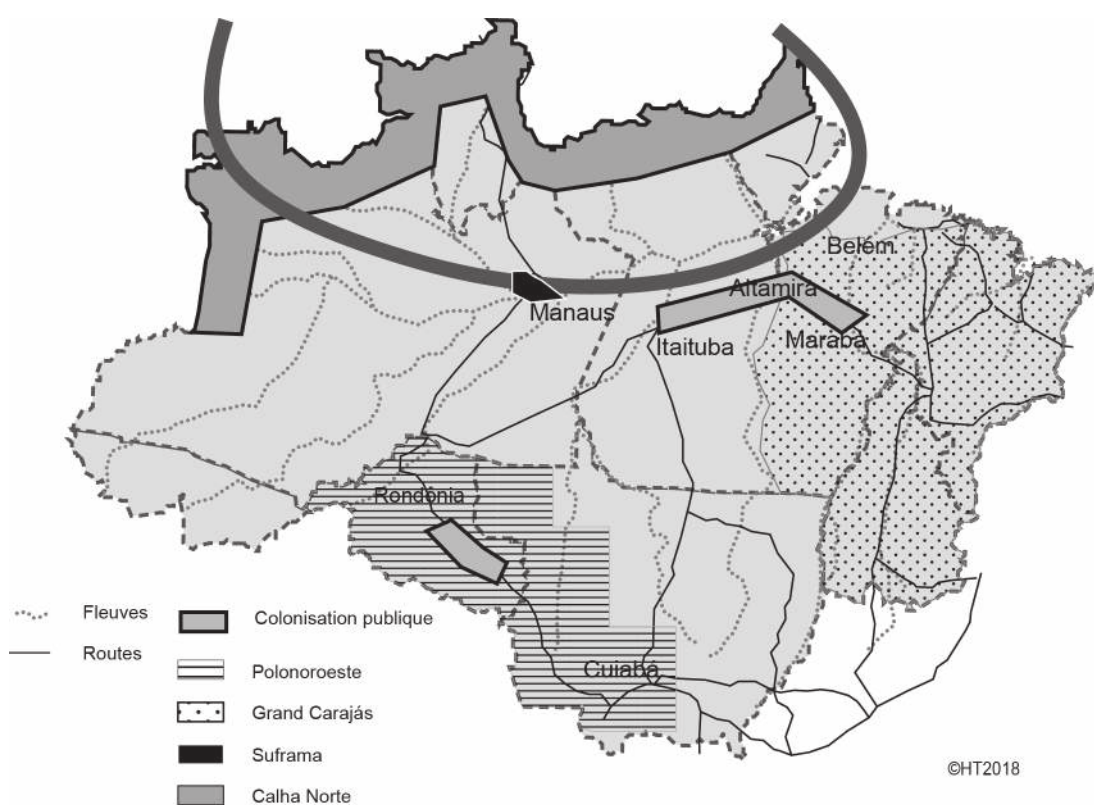


Figure 6 - L'Amazonie dans les 1er e 2e PND

À côté de très importants volets sociaux (emploi, santé, logement, crédit), représentant au total 26 milliards de Reais,³ ce programme incluait un très vaste programme de construction ou d'amélioration d'infrastructures de transport (routes, voies navigables, ports), énergétiques (lignes électriques, gazoducs) et de télécommunications. Au total le montant des investissements en infrastructures devait dépasser 44 milliards de Reais. La seule construction du gazoduc reliant le gisement de gaz d'Urucu à Manaus et Porto Velho représentait à lui seul 1 635 millions de Reais, soit plus de six fois le montant du PPG7. Le programme s'est poursuivi au cours du second mandat de Fernando Henrique Cardoso, sous la forme du Programa Avança Brasil, décliné pour les quatre années 2000-2003 par le plan pluriannuel. L'évolution des priorités spatiales du plan Brasil em Ação se reflète bien dans les résultats de l'appel d'offres conjoint (BNDES / Ministère de la

(3) À l'époque le Real et le dollar étaient pratiquement à parité

Planification et du Budget) pour l'étude des axes nationaux d'intégration et de développement : ces axes étaient centrés sur de grands projets d'infrastructures du programme, et vice-versa. Les études commandées par le BNDES ont élaboré des scénarios qui s'étendaient jusqu'en 2007, et portant sur les réseaux, l'infrastructure, les flux économiques, les flux d'information et de connaissance et la dynamique sociale.

Parmi les produits attendus figurait une étude de la « zone d'influence des axes », celle-ci a effectivement été produite par le consortium Brasiliana, qui a remporté l'appel d'offres. La figure n° 7 montre que, outre ce travail, le consortium avait pris, en ce qui concerne l'Amazonie, une initiative intéressante en transformant le tracé et même la nature des axes. Des neuf axes nationaux, quatre croisaient l'Amazonie, les axes « Ouest », « Madeira-Amazonas », « Araguaia-Tocantins » et « sortie vers les Caraïbes ». La première transformation a consisté dans l'élargissement de l'axe Madeira-Amazonas, en y incorporant des zones considérées comme d'« intérêt stratégique ». Cette extension, qui a inclus dans cet axe le Nord de l'Amazonas, le Nord et le Sud du Pará, altèrait l'idée même d'axe, le transformant en une surface, et même une surface de grandes dimensions.

La seconde transformation portait sur la « Sortie vers les Caraïbes » en l'incorporant dans un nouvel ensemble appelé « Arc du Nord », qui intégrait plusieurs « zones propices à l'intégration internationale ». Grâce à la construction de tronçons routiers reliant le Roraima et l'Amapá à la route côtière des trois Guyanes, il formait un anneau continu qui unissait les deux États brésiliens et les trois pays (ou département) voisins dans un unique ensemble, qui correspond à peu près à l'ensemble guyanais. Le tronc principal de l'axe devait être la route Manaus – Boa Vista – Caracas, dont devrait se détacher à Normandia un rameau vers Georgetown, la capitale du Guyana.

On pourrait être tenté d'y voir un renouveau de l'« impérialisme brésilien » qui inquiétait tant ses voisins dans les années 1970, mais sans doute est-il plus juste de penser que, comme les autorités brésiliennes l'assurent, le temps n'est plus à la conquête et à la satellisation des voisins, mais à la coopération régionale. Dans le cas de la Guyane française le changement de ton est manifeste et au lieu d'être considérée comme un scandaleux héritage de l'époque coloniale, elle est aujourd'hui vue comme une porte d'accès à l'Union Européenne, avec qui se mènent des coopérations décentralisées (Guyane – Amapá) et d'État à État.

Quoi qu'il en soit, c'est bien la construction de routes qui ouvre des possibilités de contacts et d'échanges, et qui est la partie essentielle des nouveaux « axes ». Et la nouveauté, par rapport aux politiques d'« intégration nationale » des années 1970 est l'ouverture de liaisons routières avec les pays voisins, jusqu'alors impossible étant donné les distances et les difficultés de pénétration dans les forêts denses qui en couvrent la plus grande partie.

Aujourd'hui, on circule normalement sur la route qui relie Manaus à Caracas, via Boa Vista, avec la Bolivie, des accès faciles existent déjà, par le Mato Grosso et d'autres, moins établis, sont ouverts via le Rondônia. L'accès au Pérou (et au-delà au Pacifique) se fait raisonnablement bien via Assis Brasil, dans le Sud de l'Acre, sans attendre les liaisons prévues via Cruzeiro do Sul. Des voisins amazoniens du Brésil, seule la Colombie n'a pas aujourd'hui d'accès routier, et personne ne semble pressé d'en construire un, étant donné la situation politique de ce pays. Avec la Guyane française, l'ouverture à la circulation du dernier tronçon manquant côté français, entre Saint-Georges de l'Oyapock et Regina a rendu possible la connexion de Macapá avec trois Guyanes, et la récente construction du pont sur l'Oyapock change la perspective des échanges avec la Guyane française.

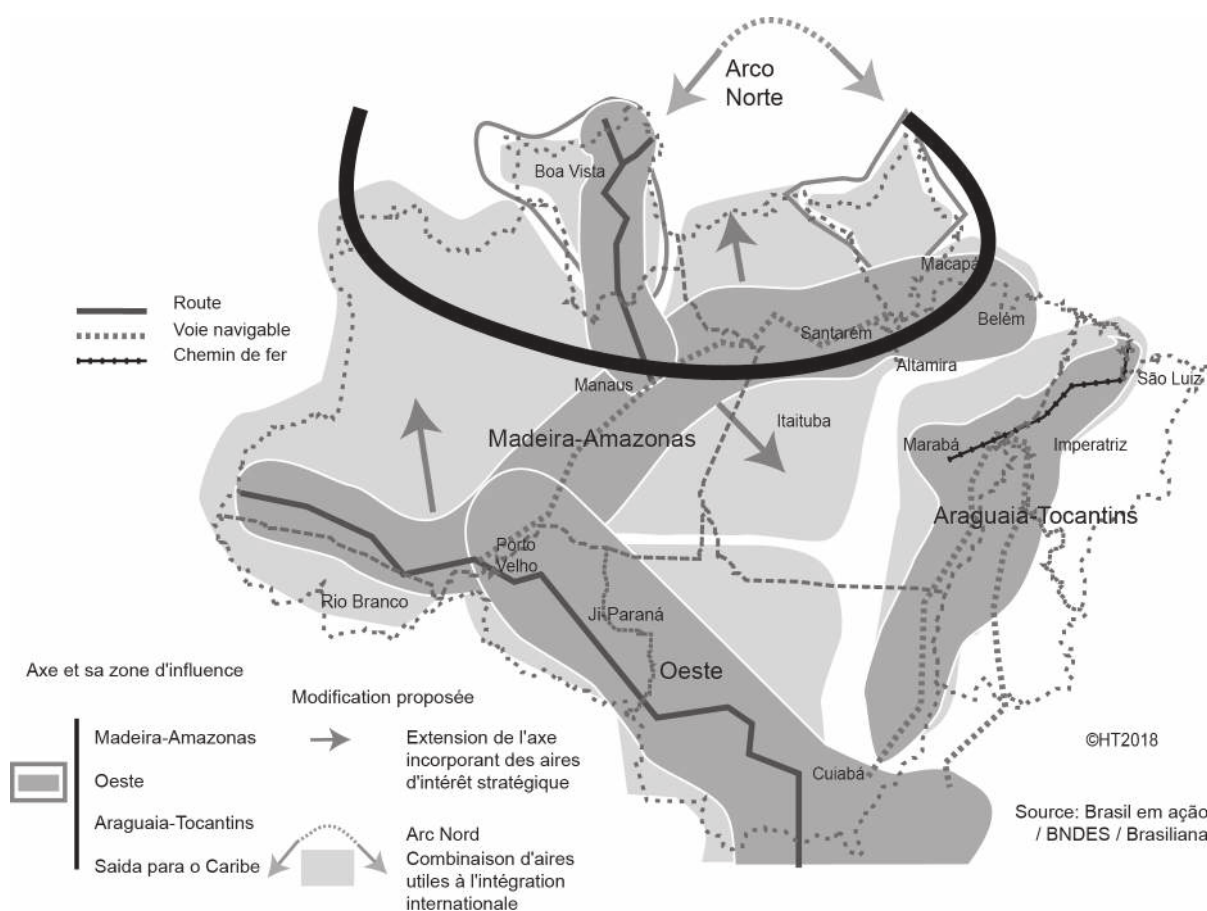


Figure 7 - Les «axes nationaux d'intégration et de développement» en Amazonie

LE PONT SUR L'OYAPOCK

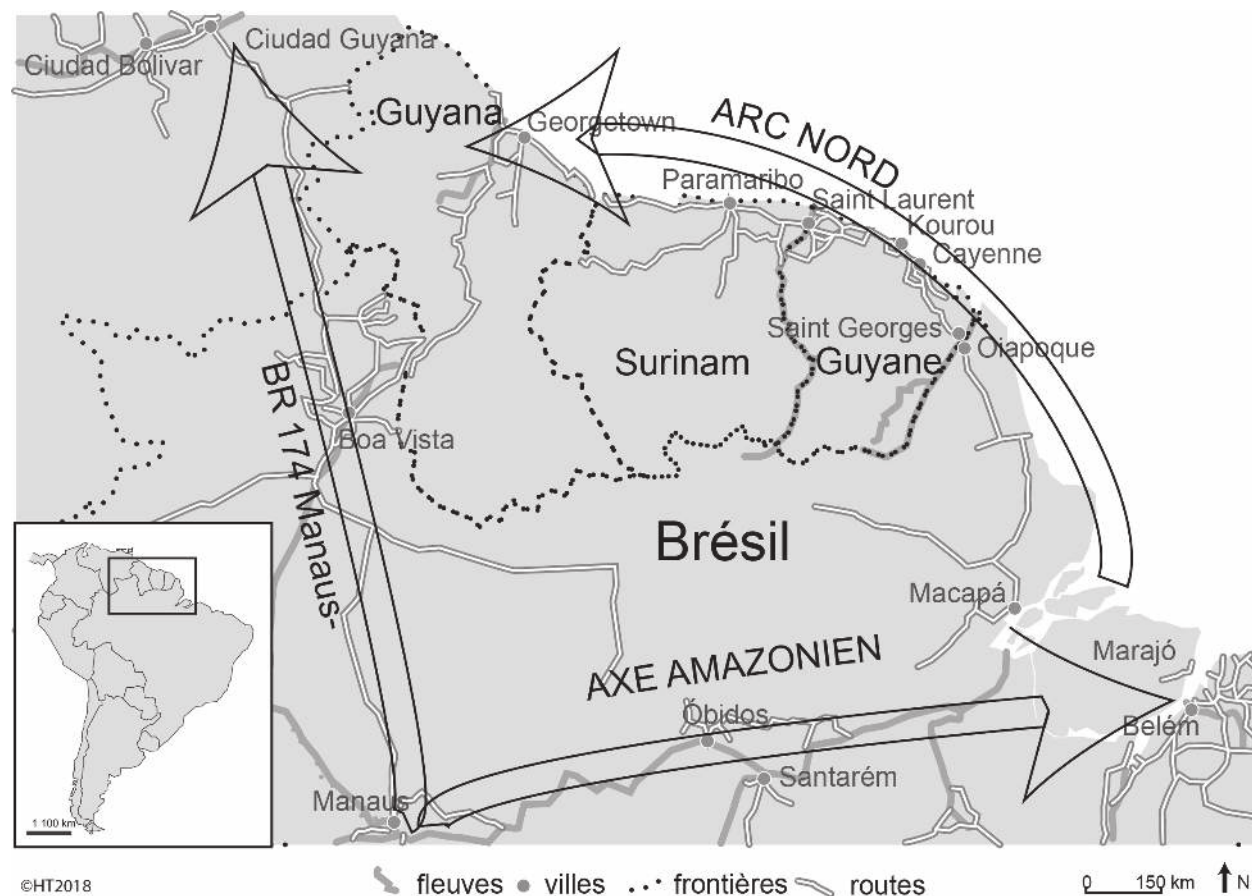
Ce pont relie désormais la France au Brésil, à la suite d'une décision qui relève plus de la géopolitique que d'une quelconque logique économique. Le samedi 28 mai 2011 la jonction entre les deux tronçons du tablier a été effectuée, mais il reste à effectuer les travaux sur les voies d'accès à Saint Georges de l'Oyapock (côté français) et Oiapoque (côté brésilien). La date d'inauguration dépendra ensuite des calendriers politiques des dirigeants français et brésiliens – et l'ouverture à la circulation pourrait ne pas se faire avant début 2013.

La genèse de ce pont a été longue. Lors de sa rencontre à Saint-Georges de l'Oyapock, le 25 novembre 1997, avec le président brésilien Fernando Henrique Cardoso Jacques Chirac avait déclaré «J'ai dit au Président Cardoso que [...] les choses étaient bien parties et que l'an 2000 ne serait pas franchi sans que l'on puisse aller du Venezuela à Buenos Aires par la route et sans difficulté, il s'en est réjoui ». En réalité, la décision n'a été confirmée par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) que le 18 décembre 2003, et l'accord franco-brésilien « relatif à la construction d'un pont sur le fleuve Oyapock et de la liaison routière reliant la Guyane et l'État de l'Amapá » n'a été signé que le 15 juillet 2005, à l'occasion de la visite du président Luiz Inácio Lula da Silva en France. Cet accord a ensuite été ratifié par le Brésil en 2006 et par la France le 18 janvier 2007.

L'appel d'offres relatif à la construction du Pont a été ensuite lancé fin novembre 2008. La commission intergouvernementale réunie à Paris le 29 avril 2009 a retenu le groupement brésilien EGESA/CMT pour la construction du pont sur l'Oyapock. Le contrat entre le Département National des Infrastructures Terrestres (DNIT) (et l'entreprise Egesa Engenharia S/A a été signé le 29 juin 2009 et publié au Journal Officiel du 2 juillet 2009. L'ordre de service de démarrage des travaux a

été donné le 13 juillet 2009, mais des travaux complémentaires de fouilles archéologiques ont été nécessaires, ralentissant les travaux des fondations de l'ouvrage.

Pourquoi un pont aussi grandiose alors que l'on n'attend qu'un trafic très limité, qui aurait très probablement pu être absorbé sans difficulté – à un coût infiniment moindre – en renforçant le service des bacs qui assuraient déjà la traversée ? Cela ne s'explique que dans une perspective géopolitique régionale de liaison entre le Brésil et ses voisins du Nord.



Ces voisins se sont longtemps méfiés de son expansionnisme, notamment la France qui s'est longtemps abstenue de construire la liaison routière de 80 km entre Régina (déjà reliée à Cayenne) et Saint Georges de l'Oyapock. Ce n'est que plusieurs années après le retour de la démocratie au Brésil, après la période de la dictature militaire, que les travaux ont été entrepris, et ils n'ont été achevés qu'en 2003. Avec leur conclusion, l'axe RN1 / RN2 assure désormais la liaison sur 450 kilomètres entre Saint Laurent du Maroni et la frontière du Surinam, à l'Ouest, et Saint Georges de l'Oyapock et la frontière brésilienne, à l'Est. Avec la construction du pont, la route côtière constitue donc désormais un maillon d'une « panaméricaine atlantique », doublant celle qui parcourt le continent, sur le versant Pacifique, de la Terre de Feu à l'isthme de Panama. Il faut toutefois noter que le Brésil n'avait pas attendu pour se doter d'une autre sortie vers les Caraïbes, l'ouverture de la route BR174, Manaus – Caracas permettant déjà la liaison Venezuela – Buenos Aires que Jacques Chirac imaginait passant par la Guyane.

Mais cet axe guyanais n'est pas pour autant inutile pour le Brésil, il est inclus dans les projets d'aménagement à l'échelle continentale d'« Arc Nord », rejoignant l'axe de la BR174 à l'ouest. Cet axe ne rejoint toutefois pas Belém et l'axe amazonien du côté oriental, il reste un obstacle à franchir entre Macapá et Belém, la vallée de l'Amazone. On peut se faire une idée des distances en question si l'on se rappelle que l'île de Marajó, qui en occupe l'embouchure, a sensiblement la taille – 40 000 km² – des Pays Bas...

CONSIDERATION FINALES

La conclusion des travaux sur ces axes et les investissements associés, publics et privés, provoqueront sans nul doute des changements qui transformeront profondément la situation de l'Amazonie, ou du moins des quelques « couloirs » qui la traverseront, tandis que d'autres parties resteront intactes. Ces investissements constituent un zonage de fait, qui fait des interminables discussions théoriques sur le sujet un débat sans grande importance: au lieu de vouloir à toute force fixer la « vocation » de chaque région, l'attention devrait être focalisée, en vérité, sur les points critiques, ceux où les nouveaux axes croisent des territoires protégés, des unités de conservation, des terres indigènes ou zones importantes pour la conservation de la biodiversité.

On remarquera que les axes imaginés par les théoriciens de la géopolitique militaire, il y a un peu plus de trente ans, ont été presque tous réalisés, même si le contexte a changé radicalement, on ne parle plus de conquête et de satellisation, mais de coopération transfrontalière et d'intégration continentale. Quelques axes ont été privilégiés, et les infrastructures prévues se concentrent en grande partie au long de deux d'entre eux. Le premier est d'orientation sud/nord, l'axe Araguaia-Tocantins et l'autre sud-est/nord-ouest, celui qui lie, via Cuiabá, Manaus et Boa Vista, São Paulo (et donc le Mercosud) aux Caraïbes : les investissements approuvés dessinent un nouvel axe continental qui offre une alternative - passant par le territoire brésilien - au principal axe nord/sud actuel, la Route Panaméricaine, qui relie la Terre de Feu au Panama.

Les travaux en cours, dignes héritiers, par leur ambition et leur ample vision spatiale, de ceux qui avaient été lancés dans les années 1970, remettent l'Amazonie au centre du continent. Ils en font, au lieu d'un espace marginal, d'un no man's land, un nouveau centre, un noeud de connexion reliant des pays qui vivaient jusque là en se tournant le dos. Les prises de positions communes et les accords récemment passés par les pays de la Grande Amazonie, en matière d'environnement par exemple, semblent indiquer que le moment de l'intégration est venu.

Il n'est pas évident que de telles mutations n'apportent que des avantages à l'Extrême Nord brésilien, les nouveaux axes peuvent créer des « effets tunnels » dans ces régions ou, pire, être le point de départ de graves impacts écologiques et sociaux. Mais elles amèneront, sans aucun doute, à prêter attention à une région qui souffre encore d'une grave marginalisation dans l'espace national, avec tout un cortège d'effets négatifs pour leurs habitants. Cet Extrême Nord redevenu un centre change, et change vite, il se connecte aux régions voisines, mais en naîtra-t-il une identité régionale, une communauté avec les autres Guyanes ? Comme l'a montré Emmanuel Lézy, les cinq guyanes ont de toute évidence des points communs, dans leurs milieux naturels, leur histoire, les problèmes qu'ils doivent affronter, comme l'intégration de groupes sociaux aussi variés que les Indiens, les orpailleurs, les migrants plus ou moins clandestins. Les ouvertures amorcées, les nouvelles circulations qui se mettent en place amèneront-elles à des prises de conscience d'une situation commune, d'un destin commun ?

REFERENCE BIBLIOGRAPHIE

ALABADEJO, Christophe et TULET, Jean François. **Les fronts pionniers de l'Amazonie brésilienne**. Paris, L'Harmattan, 1996.

APESTÉGUY, Christine, MARTINIÈRE Guy, THÉRY Hervé. **Frontières en Amazonie** : la politique du Brésil et l'intégration de l'Amérique du Sud. Problèmes d'Amérique Latine, Paris, LIII, n. 4533-4534, p.76-98, 1979.

BECKER, Bertha et al. **Geopolítica da Amazônia**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1982.

BECKER, Bertha, **Cenários para a Amazônia**. Brasília: Ministério do Meio Ambiente, Núcleo de Apoio às Políticas Públicas da Amazônia, 1999, 70 p. 1 CD

- BNDES, **Estudos dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento**. 3v. São Paulo, BNDES, 2000.
- BRASIL, Presidência da República. **Plano PluriAnual 2000-2003**. Brasília, 1999.
- CLÜSENER-GODT, Miguel; SACHS, Ignacy (ed.). **Brazilian perspectives on sustainable development of the Amazon Region**. Paris/New York: UNESCO, The Parthenon Publ. Group, 1995. (Man and Biosphere Series, 15).
- COSTA, Wanderley M. da. Políticas Territoriais Brasileiras no Contexto da Integração Sul-Americana. **Território**, Rio de Janeiro, ano IV, n° 7, 1999.
- DROULERS, Martine. **L'Amazonie**. Paris: Editions Nathan-Université, 1995. (Collection Géographie d'aujourd'hui).
- EGLIN, Jean; THÉRY, Hervé. **Le pillage de l'Amazonie**. Paris: Livrairie François Maspero, 1982. (Petit Collection Maspero n° 266).
- KOHLHEPP, Gerd. Amazônia 2000: An evaluation of three decades of regional planning and development programmes in the Brazilian Amazon region. *Amazoniana*, **Kiel**, ano XVI, n° 3/4, p.363-395, dezembro 2001.
- MATTOS, Carlos da Meira. **Uma Geopolítica Pan-Amazônica**. Rio de Janeiro: José Olímpio Editora e Instituto Nacional do Livro, 1980. (Coleção Documentos Brasileiros).
- MELLO, Neli Aparecida de, et THÉRY, Hervé « L'État brésilien et l'environnement en Amazonie : évolutions , contradictions et conflits » (en collaboration avec Neli Aparecida de Mello), **L'Espace géographique**, -1, pp 3-20.
- MELLO, Neli Aparecida de. **Políticas públicas territoriais na Amazônia brasileira, conflitos entre conservação ambiental e desenvolvimento, 1970-2000**, Universidade de São Paulo / Université Paris X Nanterre. CD-Rom Sociedade, meio ambiente e território no Brasil, UMR021, 2002.
- NEPSTAD et al. **Avança Brasil: Os Custos Ambientais para a Amazônia**. Belém: Gráfica e Editora Alves, 2000.
- NONATO JÚNIOR, Raimundo. La France et le Brésil de l'Oyapock, quels enjeux bilatéraux entre développement et durabilité ? **Confins** [En ligne], 24 | 2015, mis en ligne le 23 juillet 2015, consulté le 04 novembre 2018. URL : <http://journals.openedition.org/confins/10316> ; DOI : 10.4000/confins.10316
- PASQUIS, Richard. **Déforestation en Amazonie et son impact sur l'environnement. Bois et forêts des tropiques**, Montpellier, n° 260, Cirad forêt, p. 53-64, 1999.
- PASQUIS, Richard. et al. **Diagnóstico dos formatos de ocupação do espaço amazônico. Elementos metodológicos e primeiros resultados**. Brasília: Cooperação CIRAD-NAPIAm, junho 2000. (mimeo).
- SILVA, Gutemberg de Vilhena; PORTO, Jadson Luis Rebelo; SANTOS, Paula Gabriele Sena dos; DHENIN, Miguel , La géopolitique de l'Union Européenne pour les régions ultrapériphériques. **Confins** [En ligne], 26 | 2016, mis en ligne le 03 mars 2016, consulté le 04 novembre 2018. URL : <http://journals.openedition.org/confins/10658> ; DOI : 10.4000/confins.10658
- THÉRY, Hervé, «Les conquêtes de l'Amazonie: quatre siècles de luttes pour le contrôle d'un espace», pp. 129-145, n° 18, **Cahiers des Amériques Latines** , 1979.
- THÉRY, Hervé, en collaboration avec Eglin, J., **Le pillage de l'Amazonie**. Paris: Maspéro, 1982.
- THÉRY, Hervé, « Une Guyane brésilienne ? », dossier, « La Guyane, une île en Amazonie », **Cahier des Amériques latines** n°43, 2004, pp 103-119.
- THÉRY, Hervé, « À quoi sert la Guyane ? », *Outre-Terre* 2015/2 (N° 43), p. 211-235, ISSN 1636-3671, DOI 10.3917/oute1.043.0211
- THÉRY, Hervé, **Environnement et développement en Amazonie brésilienne** (co-auteur et éditeur scientifique). Paris: Belin, 1997.
- THÉRY, Hervé. La Guyane, communauté territoriale française en Amérique du Sud. 2017, *Outre-Terre*, 2017/2 (N° 51), p. 249-266. DOI : 10.3917/oute1.051.0249. URL : <https://www.cairn.info/revue-outre-terre-2017-2-page-249.htm>
- WAGLEY, Charles. **Man in the Amazon**. Gainesville, 1974.