



DESENVOLVIMENTO
E MEIO AMBIENTE

SISTEMA
ELETRÔNICO
DE REVISTAS
SER | UFPR

www.ser.ufpr.br

L'agency de la route Yucumo-Rurrenabaque entre développement, conservation et autonomie indigène: une étude de cas dans l'Amazonie Bolivienne

***Os atores em embate na estrada Yucumo Rurrenabaque entre
desenvolvimento, conservação e autonomia indígena:
um estudo de caso da Amazônia Boliviana***

***The Agency of the Road Yucumo Rurrenabaque between
Development, Conservation and Indigenous Autonomy:
A Case Study from Bolivian Amazonia***

José Francisco MARQUEZ^{1,2*}

¹SEED, Université de liège, Arlon, Belgique.

²TMAD, Univesidad del Atlántico Barranquilla, Colombie.

* Contact (e-mail): jfmarquez@doct.ulg.ac.be

Article reçu le 15 janvier 2015, version finale acceptée le 19 avril 2015.

RÉSUMÉ:

Les routes qui sont construites dans l'Amazonie sont souvent perçues comme ayant des effets mécaniques et irréversibles de colonisation, de déforestation et de dégradation écologique et culturelle. L'article propose une étude de cas qui questionne cette vision. Il montre, dans le cas du Pilon Lajas, que la route n'acquiert de l'irréversibilité que parce que les cadres cognitifs et politiques de sa construction et les cadres opposés de la conservation et de l'autonomie indigène se l'approprient à partir des interactions qu'elles suscitent entre ces acteurs qui utilisent ces programmes pour légitimer leurs prétentions. La route n'a d'effets (agency) qu'en fonction des rapports mutuels que les acteurs construisent pour stabiliser leurs usages. Les populations indigènes, prises entre dilution dans l'interculturalité et soumission à la conservation, tentent de concilier autonomie et développement en se glissant entre les dispositifs de gestion.

Mots-clés: route; Amazonie bolivienne; indigènes; conservation; développement.

RESUMO:

A construção de estradas na Amazônia é frequentemente percebida como tendo impactos mecânicos e irreversíveis de colonização, deflorestação e de degradação ecológica e cultural. Este artigo apresenta um caso de estudo que questiona esta visão. Mostra que, no local do estudo – Pílon Lajas (Bolívia) –, a estrada unicamente adquire irreversibilidade no âmbito da disputa entre quadros cognitivos e políticos ligados à ideia de sua construção

e quadros opostos vinculados à ideia da conservação e da autonomia indígena que se apropriam dela a partir das interações que suscita entre estes atores, os quais utilizam tais programas para legitimar suas pretensões. O impacto das estradas (*agency*) apenas se dá em função das relações mútuas que os atores constroem para estabilizar seus usos. Os povos indígenas, divididos entre a diluição na interculturalidade e a submissão na conservação, estão tentando conciliar autonomia e desenvolvimento por entre as brechas dos dispositivos de gestão.

Palavras-chave: estradas; Amazônia Boliviana; indígenas; conservação; desenvolvimento.

ABSTRACT: Very often roads that are continuously built through Amazonia are thought to mechanically and irreversibly induce colonisation, deforestation and environmental and cultural degradation. This paper provides a detailed case study questioning this taken-for-granted idea. It concerns the Pilón Lajas (Bolivia) and shows that the road gets irreversible only through the interplay between development framing and conservation framing as both define road and spaces, and through the interactions these framings induce between actors that refer to them. Road agency only performs by reciprocal relations that actors develop to stabilise their own practices around roads. Indigenous people, quartered between dilution in interculturality and domination by conservation, are trying to reconcile autonomy and development by skipping between these frameworks.

Keywords: road; Bolivian Amazonia; indigenous; conservation; development.

1. Introduction

Les projets de colonisation intérieure en Amérique latine se sont développés dans le but d'intégrer les espaces géographiques marginaux de la vie coloniale à la nouvelle économie de l'état national; ils visent une redistribution de population et la défense territoriale des agressions des voisins, ainsi que l'expansion de la frontière agricole souvent autour des grands projets d'infrastructure routière.

Dans les pays du bassin amazonien, les territoires visés en général ont été les grandes plaines et forêts censées être vides ou dépeuplées sans tenir en compte les populations locales et leurs modes d'appropriation traditionnelle de l'espace et les ressources (Sayago *et al.*, 2010).

Cette colonisation a entraîné plusieurs conséquences sur les populations locales qui ont été prises dans les nouvelles formes d'intervention et de contacts entre différents peuples et cultures (Saignes, 1981). Dans le cas de la Bolivie, à partir de la réforme agraire des années 50 et après des recommandations des missions américaines et des politiques de l' "Alliance pour le Progrès" des années 60, le processus a amené le déplacement des paysans et mineurs Quechua et Aymara des hauts plateaux andins autour des pistes ouvertes vers les terres basses dont l'Etat était à l'époque absent (Pacheco, 2010; Reyes-Garcia *et al.*, 2014)

Les populations andines déplacées en tant que colonisateurs en Amazonia par le programme officiel de l'ancien Institut National de Colonisation ont dû s'adapter au milieu écologique complètement différent en affrontant diverses adversités et en transformant le paysage par de nouvelles techniques de production, tandis que les peuples amazoniens ont entamé des contacts avec les peuples et les cultures andines, ce qui a affecté leurs modes de vie et les pratiques et représentations de la nature (Castillo, 1986).

Dans ce contexte général, c'est à la fin des années 70' que, dans le cadre d'un projet de développement d'une plus grande dimension visant à connecter La Paz, centre du pouvoir andin, avec le département amazonien du Beni, débuta la construction du premier tronçon de la route Yucumo – Rurrenabaque (Bolivie). Au début des années 80, l'État créa autour de cette route rudimentaire une zone de colonisation agricole (Mendieta, 1994-1995).

À cette époque, la zone concernée avait la vague catégorisation légale de "territoires de dispersion sauvage des indiens tropicaux" (art. 2 Loi 07765 de 1966) et leurs habitants Tsimane étaient encore une ethnie mal connue des autorités politiques et de la société nationale.

"Les paysans colons" Aymaras et Quechuas importèrent un mode d'usage et d'exploitation de la "terre et de leurs ressources naturelles et de formes de production

pour le marché,” basée sur l’exploitation familiale élargie, l’agriculture intensive, puis, après quelques années, extensive par la mise de pâturage, avant de vendre le terrain épuisé pour rechercher plus loin de nouvelles terres autour de la route (Rasse, 1994).

Ce nouveau système est très différent des usages des habitants locaux, les Tsimane et les Mosekene, qui se caractérisaient par des “pratiques de la nature propres aux cultures amazoniennes” c’est-à-dire, les usages et connaissances de la nature propres aux familles nucléaires semi-nomades de chasseurs-cueilleurs et horticulteurs de subsistance dans un système d’abattis brûlis, mise en jachère et itinérance cyclique.

Vers le milieu des années 80, cette expansion désordonnée des pratiques agricoles des colons autour de la route fut l’objet de préoccupations environnementales; elles furent qualifiées d’abord comme inadéquates et insuffisantes (Wilkes, 1994- 1995), puis ces pratiques furent ensuite, pendant les années 90, désignées comme menaçantes pour les intérêts de la conservation de la biodiversité et de la culture amazonienne des Tsimane et Mosekene, dont les pratiques et connaissances du milieu sont mises en valeur pour la gestion durable. (VSF, 1995)

La Réserve de Biosphère Pilon-Lajas¹ fut déclarée en 1977 comme une limite de la colonisation au côté de la route, mais sans aucune gestion à l’époque. Elle fut ensuite décrétée comme Aire protégée en 1992 et enfin légalisée en 1997 comme propriété collective en faveur du Conseil Régional Tsimane Mosekene représentant les familles regroupées officiellement dans vingt-deux “communautés indigènes amazoniennes”, ce qui interdisait de nouvelles colonisations des paysans andins.

Plus récemment, d’une part les programmes d’action de la conservation prioritaire à l’échelle de corridors éco régionaux de conservation, et d’autre part les nouveaux projets de corridors routiers d’intégration régionale stratégique encadrent le paysage du conflit actuel. L’émergence de ces espaces, - la zone de coloni-

sation agricole et l’aire protégée séparées par une route, - met en évidence le dilemme et les paradoxes qui surgissent à la rencontre de l’intervention environnementale et du développement dans les “basses terres” boliviennes.

Le présent texte se base sur l’information ethnographique recueillie lors de deux séjours de terrain dans les communautés de Pilon Lajas et leur aire d’influence en 2011 (septembre-décembre) et 2013 (février-avril) ; nous avons développé un travail d’observation participante et par entretiens (cinquante-deux en total) auprès du Conseil Régional Tsimane Mosekene CRTM et des fonctionnaires de la Réserve de Biosphère Pilon Lajas, des leaders indigènes, des gestionnaires et acteurs liés à la conservation, des autorités municipales et des leaders des organisations paysannes et nous avons visité plusieurs communautés (Cinq en total) dans le cadre d’une recherche doctorale.

Nous commencerons ce texte en présentant le terrain d’observation et les groupes humains qui l’habitent, ensuite nous détaillerons les différents cadrages sociopolitiques qui font de la route un objet à la fois permanent et instable; nous analyserons enfin trois cas concrets qui montrent comment les conflits environnementaux sont activés localement par un objet (“la route”) dont l’“agency” configure les identités, les représentations et les pratiques de la nature et de l’espace.

2. Terrain d’observation

La réserve de biosphère et terre communautaire d’origine (TCO) Pilon Lajas est un territoire de près de 386.000 ha considéré comme exceptionnel par sa position entre deux écorégions, les Yungas de montagne et la forêt humide de Madeira. C’est donc un corridor écologique qui permet la circulation d’espèces animales telles que le jaguar. C’est aussi un endroit de recherche archéologique significatif et c’est le territoire

¹ Les Réserves de Biosphère sont assimilées par la législation bolivienne aux Aires Naturelles de Gestion Intégrée AMNI, une sous-catégorie du système d’Aires Protégées. En Bolivie, ce sont des espaces géographiques pour la conservation et le développement durable avec le double but de la protection de la biodiversité et de la diversité culturelle (art. 385 de la Constitution Politique de l’Etat Bolivien). Les Terres Communautaires d’Origine sont les espaces géographiques sur lesquels la Loi de Réforme Agraire reconnaît la propriété collective aux Peuples Indigènes (art. 41 No 5 de la Loi 1715 de 1996). Selon la nouvelle Constitution Politique de 2009, dans le cas de superposition entre les deux, la gestion doit se faire “partagée” entre l’Etat et les organisations indigènes.

traditionnel des peuples Tsimane, Mosekene et Tacana. (Botazzi, 2014)

Les familles indigènes amazoniennes regroupées dans Pilon Lajas conservent leurs systèmes traditionnels de représentations et pratiques de l'espace (Daillant, 2003). Elles maintiennent la maison et le jardin comme espace domestique, dont la mère et les enfants s'occupent, souvent en plus de l'espace des essarts pour la culture de riz et des bananes, en général d'un à deux ha, activité des hommes par cycle de production utilisant les jachères (Huanca, 1999). Un troisième espace est la forêt fréquentée par différents maillages de sentiers de chasses et cueillettes et un autre espace est la rivière qui forme un espace social lié aux relations de parenté et d'alliance dravidienne qui donnent lieu à des voyages de visite et d'exploitation saisonnière (Ellis, 1997). Ces espaces sont "aménagés" en obéissant à une série de négociations entre humains et non humains dont les êtres 'spirituels' ou 'surnaturels' ainsi que les médiateurs chamaniques ou 'Cocojsi' (Daillant, 2003) qui débouchent sur un système de normes d'usage, que la conservation interprète au premier degré et de manière utilitariste comme un modèle de comportement durable envers les ressources naturelles, donc valorisable dans la gestion de l'Aire Protégée.

Actuellement pour sa gestion Pilon Lajas compte trois zones: le bassin de la rivière Beni, le bassin de la rivière Quiquibey en bon état de conservation et réservé aux activités traditionnelles où la conservation certifie les bonnes pratiques de la nature des familles regroupées dans les communautés indigènes; enfin la zone proche de la route au sud et au sud-est est habitée par des familles amazoniennes sous l'influence directe des communautés paysannes d'origine andine de l'Aire de Colonisation avec laquelle elles interagissent en adoptant souvent des modes de production agricole jugées par la gestion de l'Aire Protégée comme étant peu durables et menaçants pour la conservation. (Sernap, 2007) (Voir Figure 1).

3. Grille d'analyse

L'objet de notre analyse, c'est de comprendre comment interagissent des discours, des énoncés et des programmes d'action d'une part et d'autre part des réa-

lités matérielles qui sont censées les traduire en rapport avec les modes de vie des communautés Tsimane de l'Amazonie Bolivienne. La route, mais aussi les frontières qu'elle établit (Dalakoglou et Harvey, 2012), peuvent être vues comme un simple intermédiaire par exemple d'un projet de colonisation (Rasse, 1994; Botazzi, 2013), mais ce rôle d'intermédiation de l'objet n'est pas univoque : c'est un processus par lequel les objectifs, les moyens et les acteurs vont se transformer mutuellement quand ils se rencontrent dans des pratiques liées à cet objet. C'est que les objets matériels viennent équiper (Vinck, 1999; 2009) les énoncés et les programmes d'action. Mais ils déclenchent aussi des actions, suscitent ou rendent possibles des interactions, convoyant des flux de discours, de représentations et d'actions qui à leur tour confèrent aux objets matériels des propriétés et de rôles particuliers.

Suivant Latour (1993; 2007), les énoncés – ici les programmes d'action de développement ou de la conservation n'agissent que par la manière dont ils sont repris par ceux à qu'ils sont destinés ou qu'ils visent. L'irréversibilité signifie que, dans certaines conditions, les objets matériels suite aux rapports dans lesquels ils s'inscrivent, du fait des enrôlements qu'ils véhiculent ou des redéfinitions qu'ils suscitent, deviennent de véritables agents qui rendent impossible le retour à une situation antérieure. La route porte avec elle des programmes d'action, mais ses effets (son "agency") dépendent de la manière dont elle est appropriée puis contestée par d'autres programmes d'action, conservatistes ou autres.

Mais ces programmes concurrents vont interagir non avec les énoncés seulement, mais aussi avec les effets des actions précédentes. L'irréversibilité ne tient ni aux propriétés ou aux effets de la route "matérielle" ni non plus à la puissance des énoncés qui s'affrontent (Akrich, 2006). Chaque action liée ou autorisée par la route contribue en effet à redéfinir les entités humaines et "naturelles" et ces redéfinitions pèsent elles-mêmes sur les pratiques. Dès lors l'irréversibilité est relationnelle et elle tient à l'impossibilité de revenir sur les actions précédentes.

Dans ce cas, nous mobilisons aussi l'analyse de conflits de cadrage comme Mormont (2006; 2008), afin d'expliquer que la façon de proposer le problème ou

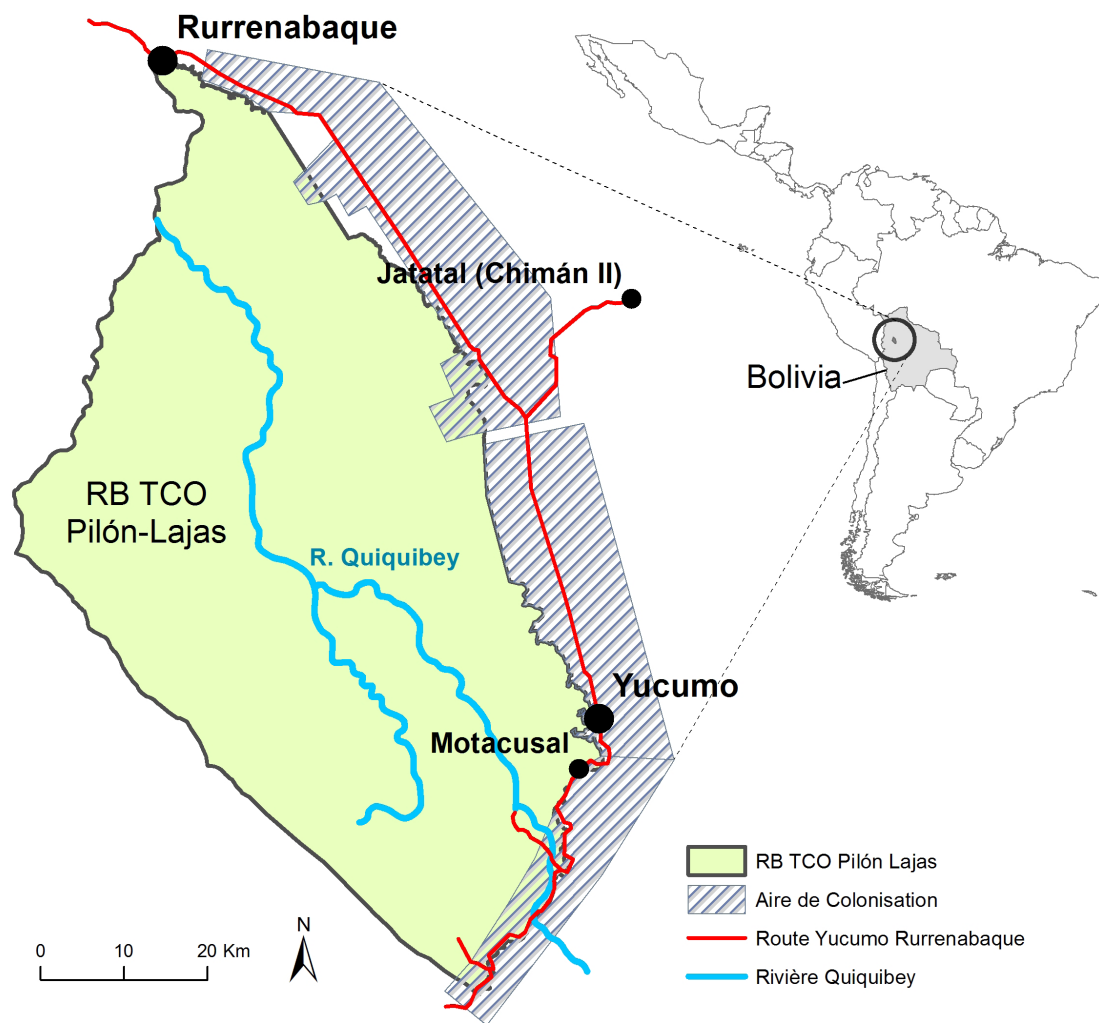


FIGURE 1 – A gauche Le Pilon Lajas, la route Yucumo Rurrenabaque et à droite l’aire de colonisation. Droit d’Auteur Antoine Denis ULg.

l’objet du conflit environnemental dépend de la perspective de chacun des acteurs et de comment l’agency des objets intermédiaires (les objets qui font faire) détermine la réussite ou l’échec d’un programme d’action.

Comment cette route devient-elle un agent de la reconfiguration de l’espace et des modes d’existence? Notre hypothèse est en effet que l’on peut comprendre

le processus en cours si l’on accorde une attention à l’agency de la route qui intervient comme un médiateur actif des rapports entre différents programmes d’action et entre eux et les populations concernées: la route en tant qu’objet intermédiaire fixe va à la fois structurer et stabiliser les flux de modes de vie et pratiques des acteurs humains et non humains dans la gestion de Pilón-Lajas

mais aussi ces flux débordent les cadrages imposés et la route devient un agent qui produit des effets inattendus en interagissant avec les entités humaines et non humaines.

3.1. Le cadrage de la colonisation

La réforme agraire de 1953 (loi 3464 1953) et la colonisation (Loi 07765 de 1966) forment le cadre légal du développement agricole de l'Amazonie bolivienne. Dans notre zone il a fallu la fin des années 70' pour qu'émerge un projet d'installation humaine, soutenu par le jadis Institut National de Colonisation (INC) traduit par l'ouverture de la piste Yucumo Rurrenabaque. Cette piste rudimentaire introduisit des populations et des pratiques nouvelles de domestication de l'espace (Rasse, 1994).

Ces peuples indigènes de terres tropicales et notamment ceux dont les ancêtres occupaient le territoire actuel du Pilon Lajas, n'existaient alors que comme "groupes sylvoicoles des plaines tropicales et subtropicales" ayant le statut d'"incapables légaux", donc mis sous la tutelle de l'État étant donné leur état "sauvage" et leur organisation sociale "primitive"².

La loi de Colonisation (Loi 07765 de 1966) prolongea cette distinction dans le but de "la redistribution" de terres afin de profiter de "l'expérience, l'assiduité et la capacité de sacrifice" des "agriculteurs migrants" pour incorporer à l'économie nationale "importantes zones de production agricole" ainsi que la main d'œuvre de "chômeurs et sous employés, des zones andines agraires densément peuplées".

En 1978, sur base du Décret suprême 11545 de 1974, le projet de la route Rurrenabaque Eva Eva fut entamé, ce qui attira un important afflux de paysans dépossédés de terres hautes. Une deuxième vague migratoire importante se propagea le long de la route dans les années 80', colonisation spontanée qui donnait à voir les "efforts et responsabilités du colon" et réduisait le "paternalisme étatique". Mais ce projet d'infrastructure

resta longtemps sommaire, laissant les migrants au bon milieu de la forêt, sur une piste à peine carrossable, et sans conseil technique ni aide financière pour la "stimulation de la colonisation"³. Si rudimentaire qu'elle fut alors, la route induisit toutefois une production plus intensive de riz, l'exploitation forestière et l'élevage.

Vers le milieu des années 80', cette expansion désordonnée des pratiques agricoles des colons devint l'objet de préoccupations environnementales; qualifiées d'abord comme inadéquates et insuffisantes, ces pratiques furent ensuite, pendant les années 90', désignées comme menaçantes pour les intérêts de la conservation de la biodiversité et de la culture amazonienne. Alors les colons tentèrent de se redéfinir comme "producteurs agroécologiques" et leurs parcelles furent l'objet d'une planification du sol et de projets de développement durable.

Enfin à la fin des années 2000, l'arrivée au pouvoir de Evo Morales va reconduire un nouvel élan de la zone de colonisation et au nom de l'interculturalité et des principes du "Vivir Bien", et les colons vont prendre part au pouvoir local pour légitimer l'agencement de l'espace qu'ils occupent.

3.2. Recadrage par la conservation

Dans le monde de la conservation, la route est mentionnée la première fois dans un rapport du WWF (Fonds mondial pour la nature) sur la possibilité de créer un Parc Naturel. Elle y est décrite comme peu praticable, dangereuse mais utilisée par des colons qui menacent l'intégrité de la zone.

Les conservationnistes utilisent le langage de la science pour nommer le risque de cette colonisation. "Sols argileux, mal drainés, faible matière organique, tout semble déconseiller la possibilité d'un développement agricole" tandis que la population Tsimane est décrite comme "menacée d'extinction", à protéger de l'acculturation (Schuerholz, 1977; VSF, 1995; Sernap, 2007).

² Cette représentation que la loi faisait des autochtones n'était pas étrangère à l'époque. Au niveau international, la Convention C107 de 1957 de l'OIT considérait les indigènes dans une "étape moins avancée que celle d'autres secteurs de la société".

³ La Confédération Syndicale de Travailleurs paysans de Bolivie (CSTCB) devenue depuis 2011 CSCIOB (Organisations Interculturelles Originaires de Bolivie) se représente l'échec de la colonisation comme une trahison de l'État aux paysans.

Quant au Parc Pilon-Lajas, il n'a alors pas d'existence. La Réserve de Biosphère reste "de papier". Ce n'est qu'en 1992 que, deux mois après la promulgation de la Loi de l'environnement, la Réserve de la Biosphère et Territoire Indigène Pilon-Lajas furent légalisés par l'État : aire protégée pour la conservation et propriété des populations indigènes.

Ce décret (décret suprême 23110/1992) argumente que "les peuples indigènes de l'Amazonie et de l'Orient ont acquis une vaste connaissance des écosystèmes, en raison de leurs relations de coexistence avec la nature", de sorte qu'ils sont les "meilleurs conservateurs de flore et de faune et d'autres ressources".

Cette reconnaissance des peuples autochtones du Pilon-Lajas en tant qu'agents de la conservation, inscrit leurs activités dans le discours des gardiens de la planète (Painter et al, 2011). Les habitants de l'extérieur, aux limites de la réserve au bord de la route, sont pointés du doigt, en revanche, en tant qu'auteurs de la déforestation et de pratiques irrationnelles.

Ce discours articule nature et culture: la motivation de l'arrêté est "la reconnaissance du territoire afin d'éviter l'extinction des peuples autochtones qui l'habitent" au nom de "la préservation de la biodiversité et de l'intégrité génétique de la flore et la faune".

Ce décret interdit de nouvelles zones de peuplement, tout en garantissant les propriétés des colons et des agriculteurs naguère établis dans la région et inscrits dans des programmes de gestion agro-écologique et de développement durable. Dans la pratique, une frontière est dessinée entre la zone de colonisation autour de la route et l'AP Pilon Lajas. La zone de protection se définit donc par référence, en termes de distance, à la route.

3.3. La route entre instabilité et irréversibilité.

Dans le Pilon-Lajas et sa zone d'influence, "l'ascendance ancestrale" et la proximité de la route seront, suite au décret 23110/1992, les critères utilisés pour reconnaître des groupes humains en tant que partenaires légitimes de la gestion de ressources. Les peuples de l'"Occident", des "hautes terres", se voient soumis à des stéréotypes d'utilisation "irrationnelle" de la terre et leurs activités agricoles sont dénigrées à l'inverse de

la représentation coloniale prestigieuse de leur assiduité au travail et de leur engagement pour le progrès.

Ainsi, au début des années 90, la route qui nous intéresse passe d'être un objet désiré à celui de menace de la biodiversité, pression indésirable sur la nature. Cependant, la transformation de la route a également modifié le programme initial de la conservation, qui à son tour, a également été transformé ces dernières années.

Au niveau international, les ONG de conservation ont cherché des alliances avec les forums et les agences d'aide internationale (les mêmes qui financent la route d'ailleurs) et les ressources financières susceptibles d'implémenter le programme de biocorridors internationaux tels que le Vilcabamba-Amboró auxquels s'intègrent, comme nous l'avons déjà signalé, plusieurs AP du Pérou jusqu'au Chaco Bolivien et notre Pilon-Lajas. De même, le programme "paysages" de Madidi Tambopata, qui compte sur l'appui d'ONG américaines CI (Conservation International) et WCS (Wildlife Conservation Society) et l'appui financier de, entre autres, la Banque Mondiale, le CEPF (Critical Ecosystem Partnership Fund) et l'Agence pour le Développement International des Etats Unis l'USAID. Toutes ces ressources, cependant, n'ont pas touché de façon importante les pratiques que la route a déclenchées.

Localement de nouvelles alliances se nouent entre gestionnaires de l'AP et indigènes du CRTM (Conseil Régional Tsimane Mostene), et suscitent des projets ciblés dans la zone de colonisation : notamment le zonage (comme) instrument de gestion (2007-2017), le paiement de services de gardiens, l'utilisation de radiolocalisation et GPS, le développement de différents colloques et études d'éducation environnementale et le paiement du fonctionnement des techniciens de la SER-NAP (Service National des Aires Protégées), du CRTM et de consultants externes, pour résoudre les "problèmes liés à la "zone de la route". Ce zonage entérine finalement la route tout en essayant de contenir ses effets.

Malgré ce nouveau déploiement de dispositifs sociotechniques d'intéressement / désintéressement, ce programme d'action se heurte à de nouvelles épreuves de force, ce qui rouvre la controverse entre conservation et développement à des échelles plus vastes que cette petite bande de terre de 100km, rouge et sauvage au mi-

lieu d'une "terre perdue" devenue maintenant une route moderne, revêtue et praticable presque toute l'année.

C'est le cas du projet stratégique national que le nouveau gouvernement de "l'état plurinational" propose depuis 2005 afin de promouvoir un "développement à l'inverse" (de la conservation) et cela concerne directement la revalorisation des routes comprises comme source de l'intégration nationale, telles que le Corridor Vial⁴ Nord et le revêtement de la route Yucumo Rurrenabaque.

La stratégie du gouvernement est (discursivement) fondée sur l'intégration géographique du pays comme stratégie de développement, non strictement au nom de la "durabilité" de la région amazonienne, mais au nom du "dépassement de l'arriération et de l'oubli des villageois amazoniens". Mais ce discours officiel trouve aussi argument, en même temps, de la "richesse naturelle et du potentiel éco-touristique de la région, de sa flore et de sa faune": c'est que l'interculturalité du nouveau sujet de droit constitutionnel instaure l'"indigène originaire paysan"⁵.

La route retrouve le fil de son origine: elle alimente des flux, elle doit relier mais aussi elle est frontière entre des territoires dont elle a suscité la délimitation. Est-elle enfin stable? Nous allons décrire trois cas où les riverains vont déborder les cadrages.

4. *Etudes de cas*

Au sortir de la bourgade de los Sauces, le "4X4" des agents de protection de Pilón-Lajas qui me transporte prend la route en construction vers le poste de contrôle à la communauté de La Cascada; les premières choses qu'on peut observer sont les panneaux officiels du gouvernement, de l'exécutant du chantier et une photo du président de la Bolivie, Evo Morales.

La route conduit d'un côté à Rurrenabaque, ancien port fluvial qui sert au transport des produits forestiers et aujourd'hui à l'écotourisme florissant. De l'autre côté, la route conduit à Yucumo, centre important de production de riz à l'échelle régionale et va ensuite à la ville de La Paz en longeant d'un côté l'Aire Protégée (AP) Pilon Lajas reconnue comme Terre Communautaire d'Origine (TCO) des peuples Tsimane, Mosekene et Tacana et de l'autre la zone que colonisent des paysans des hauts plateaux. (Voire Figure 1)

Le premier kilomètre de la base navale jusqu'à l'Aéroport de Rurrenabaque est empierré. La deuxième partie est cahotante et le demeure jusqu'au contrôle de péage. La route est comme une rivière solide de terre rouge. Elle laisse une impression désespérante.

Après 20 km, nous avons déjà dépassé plusieurs scieries, un terrain de golf et un projet de ferme expérimentale parrainé par l'Union Européenne. On y voit des touristes à cheval ou en moto. À cet endroit du chantier, la route semble un volcan en éruption de travaux non signalés. De chaque côté on peut voir des « Haciendas » ou de petits essarts. Pendant cette première demi-heure du parcours, j'ai pu compter plus de 6 camions chargés de bois qui se dirigent vers La Paz.

Une heure après, un Tacana garde forestier de Pilón-Lajas, pointe du doigt: "Regardez, ils sont très astucieux les collas (colons), ils laissent la forêt à côté de la route, mais 100 m à l'intérieur ils commencent la dévastation! Ils font leurs champs de culture à l'intérieur et laissent cette forêt comme barrière de protection et zone verte, mais en réalité c'est pour occulter leurs activités. Ils sont très bizarres, ils n'aiment pas que les autres puissent regarder comment ils travaillent la terre et détruisent la forêt."

Une fois sur la piste "fille de la route" qui amène à Alto Colorado, le paysage change et on commence à

⁴ L'Agence bolivienne des Routes décrit le projet du réseau routier fondamental comme il suit : «Le corridor nord-oriental connecte le nord de La Paz avec les Départements de Beni et Pando ; ces régions vont être impactées avec l'impulsion du développement économique dépassant ainsi l'ignorance et l'oubli régional qui soumettaient la population de ces départements. Le corridor aurait une longueur de 2962 km conformés par 19 tronçons. Les trois régions se caractérisent par leur richesse naturelle, le beau paysage, faune, flore et végétation qui donnent lieu à l'écotourisme» voir : <http://www.abc.gob.bo/Corredor-Bioceanico> Elle est inscrite pour la première fois dans le texte de la Nouvelle Constitution Politique de l'Etat (2009). Le projet vise connecter le nord de la Bolivie à l'Axe Interocéanique Central de l'Initiative d'Intégration de l'Infrastructure Régionale Sud-Américaine IIRSA qui est le forum technique pour l'intégration physique régionale du Conseil d'Infrastructure et Planning de l'Union des Nation Sud-Américaines. Voir : <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menutemId=27>

⁵ L'expression « indigène originaire paysan » est officielle.

voir les fils barbelés qui courent de chaque côté de la route. Le chef des gardes, un afro-bolivien des Yungas, m'explique: "Ce sont des terrains préparés pour faire du pâturage, ils pensent seulement à l'argent". En effet, nous sommes arrêtés trois fois par des troupes de bétail avant d'arriver au poste de contrôle de l'AP.

Le chef des gardes insiste:

"Les colons poussent les clôtures chaque jour un mètre, ils nous enlèvent la signalisation en revendiquant 500 m de plus à l'intérieur de l'AP. Cette zone est très chaude, il y a toujours des affrontements, les colons sont têtus, des mentalités dures, tandis que les «Parents» (les Tsimane) sont plus ouverts, mais il faut dire que dans cette communauté de Colorado, les Parents sont aussi très influencés par les colons de la route et ils commencent à nous affronter aussi".

Je prends note de toutes ces explications en me disant que cette route est certainement une porte d'entrée privilégiée pour décrire ce qui se trame ici.

4.1. Le Statut Organique d'une communauté Tsimane

Le premier cas résulte des réactions ambiguës de quelques familles Tsimane de la route à la transformation de la Communauté d'origine Tsimane nommée "Chiman II", en "Communauté Jatatal", nouvelle communauté qui se reconnaît désormais comme interculturelle. Son nouveau Statut Organique et son Règlement Interne sont approuvés par les familles et le Corregidor Tsimane le 20 de mai 2012. Ces statuts la définissent comme "la communauté indigène originaire paysanne Jatatal, organisation qui intègre des hommes et des femmes indiennes Tsimane, Aymaras, Quechua et familles de différentes origines culturelles" (art. 1 Statut Organique de la Communauté Jatatal). Cette conversion juridique d'une catégorie de communauté en une autre traduirait ainsi la conversion opérée progressivement des modes de vie des familles Tsimane. Ses membres se présentent désormais dans le format des syndicats, même si l'organisation reste dénommée "communauté"; ainsi les engagements sont bien fixés, par exemple, sont désormais obligatoires le

travail communautaire collectif dans les zones communales, l'entraide en rotation des familles, la diligence dans les affaires politiques de la communauté, ainsi que l'assistance aux réunions.

Un cas précis soulève l'intervention du CRTM à la demande des Tsimane de la Communauté, même si elle n'appartient pas à la TCO: ce fut la tentative d'expulsion d'une famille Tsimane de la nouvelle Jatatal, basée sur le constat que certains membres n'étaient pas prêts à collaborer aux activités communales et au fonctionnement du syndicat: ils sont accusés d'abandon fréquent des "parcelles" pendant plusieurs mois de l'année, ce qui est contraire au nouveau Règlement de Jatatal.

Le conflit découle de la mobilité saisonnière des familles Tsimane qui font de longues et fréquentes visites aux parents. Cette mobilité est au principe de la sociabilité Tsimane, le Sobaqui (Ellis, 1997; Daillant, 2003) qui est crucial pour le lien social et la reproduction culturelle de ces populations. Mais, dans le contexte d'"interculturalité", ces pratiques sont interprétées comme étant une manière d'échapper aux obligations communales en s'absentant pendant que les autres restent à travailler la terre, à la mettre en valeur.

Dans la réponse informelle de la Municipalité aux demandes du CRTM, il est dit que la communauté Chiman II, bien que reconnue par le Registre communautaire à Rurrenabaque depuis 1995 (résolution No. 84 de la Province Ballivian et la résolution municipale de Rurrenabaque No. 14 de 21/3/95) n'existe plus. Dès lors, les affaires concernant les membres de cette communauté récemment "disparue" doivent se traiter à la Municipalité de San Borja où est enregistrée la nouvelle communauté: une "carte de la communauté indigène Jatatal", en annexe la déplace dans les limites de San Borja même si dans le Statut Organique communautaire de Jatatal on lit que la communauté est située à Rurrenabaque.

À première vue, ce conflit porte sur un problème de limites entre territoires municipaux, mais pour les membres du CRTM le vrai problème porte sur l'identité de cette population confrontée aux actions des grands éleveurs de la zone qui essaient de faire sortir les quelques familles Tsimane de leurs territoires.

"La communauté Chiman II appartient aux « Parents », mais maintenant les colons qui y sont arrivés par la

route se sont mis à côté d'eux et petit à petit ils ont pris possession de leurs terres. La communauté Chiman II ne voulait pas de problèmes et ils n'ont pas réagi négativement, ils se sont mariés entre eux, les enfants de colons avec les filles des Tsimane, ils se sont mélangés. Ils commencent à voir tout comme un syndicat, à faire des réunions, à obliger à travailler et nous les parents Tsimane nous nous habituons à cela, à diviser la terre ; les colons se sont approprié la communauté et maintenant il y a des problèmes avec le voisin propriétaire des terrains, car les terres des Parents ne sont pas sécurisées” (Entretien, CRTM 2013).

L'affaire est hors des limites de la TCO de Pilón-Lajas, mais le CRTM essaie de revendiquer des droits historiques et propose aux familles Tsimane de s'installer au bord de la route à l'intérieur de la TCO. Dans les arguments du CRTM pour communiquer son désaccord avec la décision prise par la Municipalité de Rurrenabaque, ils arguent de l'ancestralité de la communauté Chiman II qui préexistait à la “colonisation de la route”, communauté plus ancienne que cette Jatatal hybridée avec les colons; contre les grands propriétaires fonciers ils invitent les familles Tsimane à migrer à l'intérieur de Pilón-Lajas pour en faire une “barrière à la colonisation dans les terrains sécurisés à faveur des Tsimane tout en respectant les anciennes communautés et leurs droits”.

Ils justifient enfin la mobilité habituelle des familles par “les fêtes familiales, les travaux collectifs liés aux calendriers de chasse, de pêche et collecte, les rituels religieux, tout cela participant de “l'amitié des Tsimane avec la nature”.

Ils opposent ainsi cette vision Tsimane à la nouvelle catégorie identitaire de la communauté comme interculturelle. L'appropriation du langage politique de la nouvelle constitution (2009) et des normes de la Révolution productive (2011) par les colons Aymara et Quechua sont lus par eux comme un nouveau “vêtement” rhétorique propre du “travestissement opportuniste” des colons pour s'adapter au paysage politique et profiter de la coopération.

Dans ce conflit, les consultants payés par WCS au service du CRTM restreignent eux le débat au rôle institutionnel des Municipalités, donc à une question de compétence territoriale qui échappe à l'AP, donc à la TCO et au CRTM. Ils détachent la TCO du sens politique

qu'elle a pour le CRTM, enlèvent le droit de propriété aux 22 communautés et dans un deuxième temps ils font de la TCO une entité subordonnée aux règles établies par l'AP. Ils rejettent cette idée d'invitation à migrer dans l'AP car ils veulent éviter que la population puisse migrer en masse dans l'AP et ainsi augmenter la pression sur les ressources de l'AP, et ils proposent une intervention de type de porte-parole local de l'organisation indigène de terres basses CIDOB (Centrale Indigène de l'Orient Bolivien) pour défendre les modes de vie des frères Tsimane de Chiman II en face de la colonisation.

La route a donc d'abord structuré le territoire en séparant zone protégée et TCO de la zone de colonisation. Mais cette frontière a aussi structuré chacun des territoires ainsi séparés. Du côté des colons elle autorise un métissage qui est légitimé comme “interculturel” mais certains ne s'alignent pas sur cette redéfinition. Pour les leaders indigènes le conflit est l'occasion de subvertir la frontière et d'affirmer leurs droits politiques, mais en même temps ils invitent les Tsimane récalcitrants à venir constituer une barrière contre la colonisation, ce qui structure aussi l'AP et la TCO en la partageant entre une zone très protégée, loin de la route et une zone barrière qui aurait accès à la route. C'est que cet accès à la route aurait un intérêt à l'encontre des conservationnistes qui y voient une menace pour la nature.

4.2. Motacusal: voisins sans terre, école sans élèves

Les différences entre Tsimane et Colons autour de la route s'illustrent bien aussi par le refus du contact et la manifestation des communautés Tsimane de fuir le “métissage”.

Dans une visite de contrôle des gardes de l'AP, on a visité la partie de la communauté de Motacusal où habite le corregidor Rosauero avec sa femme et un cluster familial traditionnel Tsimane avec les familles de ses enfants.

Rosauero avait décidé de déménager sa maison à l'intérieur de l'AP, toujours pour éviter le contact avec les communautés paysannes voisines de l'autre côté de la route, mais en essayant malgré tout de profiter de la route pour vendre ou échanger ses produits et pouvoir

visiter les parents du côté de San Borja. Malgré le refus, une rencontre inévitable est rendue possible, voire inévitable, par la route: l'école. Pendant notre visite, il y avait dans l'école de Rosauro seulement 8 élèves, soit le nombre de petits fils du doyen de la communauté, présents de manière irrégulière au long de l'année en raison des déplacements des familles.

Selon l'institutrice payée par la municipalité de San Borja, l'irrégularité de la présence des enfants met en cause la justification de son contrat et le "développement éducatif des enfants". Selon le responsable d'éducation du CRTM, les communautés paysannes voisines cherchent un rapprochement avec la famille Tsimane pour constituer une seule école interculturelle au bénéfice des enfants. Mais les parents Tsimane refusent cette intégration, car ils voient dans cette pratique une stratégie pour coloniser l'intérieur de la TCO, vision qui est partagée par le Chef de Protection de l'AP.

La décision adoptée par le Corregidor de déménager plus à l'intérieur de l'AP met en alerte aussi les autorités de l'AP qui voient là une manière de rompre l'équilibre du zonage par une communauté perçue toujours comme récalcitrante aux règles de protection surtout quant à la "pêche à la dynamite" et à la vente de droits de déboisement. La famille Tsimane fait alliance avec les gardiens du parc à moitié pour s'opposer aux propos des colons, mais elle cherche à rester proche de la route pour faciliter ses contacts avec l'extérieur de l'AP.

Ainsi le conflit a plusieurs facettes selon les cadres. Pour les colons l'affaire est interprétée dans le langage et les figures de l'interculturalité ou encore de l'unité du mouvement indigène des tous les peuples de Bolivie, ce qui inclut les "petits parents", les Tsimane. Basée sur un discours de l'égalité légale, l'interculturalité est selon les colons "un devoir civique", et ils insistent sur "l'union qui doit exister entre tous les indigènes" sans importer les différences culturelles entre eux; il s'agit de "pouvoir travailler sans divisions". Ces pressions pour l'intégration désigne les Tsimane comme « peu aimables et égoïstes, en outre d'être des représentants des intérêts peu clairs des ONG de conservation "gringas" et de diviseurs du mouvement indigène". Les Tsimane ne considèrent pas comme viable une union avec les colons, car ils se perçoivent d'abord en position de désavantage. Un des gendres du corregidor base son

refus sur le mode d'organisation sociale et spatiale des colons: l'appartenance aux syndicats, les paiements des quotas, les réunions et services obligatoires, et surtout l'individualisation des parcelles, qui pourrait limiter sérieusement leurs formes de vie liées à la mobilité Sobaqui et leurs systèmes de gestion de l'espace et du temps, ce dernier bien clair dans l'affaire de l'école.

"Comme nous sommes bilingues, nous avons notre propre école, les colons ont aussi leurs écoles et nous ne devons pas essayer de nous piquer les élèves, nous ne pouvons attirer les enfants colons à notre école, mais au contraire ce serait bien aussi que les colons n'essaient pas de nous piquer nos enfants. Les pères de famille ne veulent pas se mélanger, car ils disent que les colons sont plus stricts, ils vivent par lots et par terrains parcellés et les Tsimane ne veulent pas vivre ainsi. Nous les parents vivons ainsi sans rien, nous pouvons aller et habiter où nous voulons, mais les colons ont des parcelles et personne ne peut utiliser leurs parcelles" (Entretien, 2013).

La route, parce qu'elle peut relier autant que séparer, et aussi parce qu'elle donne accès à des services publics, pose la question du maintien des frontières et des identités. Elle se prête au projet de fusion interculturelle des peuples indigènes, mais elle est aussi l'occasion de réactualiser une identité et de revendiquer un accès propre à ces services.

4.3. Monitoring environnemental: un dialogue interculturel

Le troisième cas est celui des modalités d'évaluation des impacts de la route. Cette évaluation est menée par un dispositif participatif citoyen impulsé par les ONG de conservation pour le gouvernement.

Le dispositif est né en 2009 avec l'appui de CEPF, bailleur de fonds de la conservation à échelle éco-régionale; y participent la Banque Mondiale, Conservation Internationale et la Fondation pour le Développement du Système National des Aires Protégées Fundesnap. Les Comités Locaux de Monitoring Environnemental (CLMA). furent organisés par l'Institut d'Écologie de l'Université Mayor de San Andrés IE UMSA.

Le dispositif cherchait à constituer un acteur collectif local pour exercer le contrôle et la participation des locaux dans les processus de construction et fonctionnement de la nouvelle route quant aux impacts directs et indirects sur les communautés et sur l'AP.

La méthodologie fut préparée par l'IE. Les acteurs et instances institutionnels comme les Municipalités et les organisations politiques et sociales furent invités à prendre part au processus. Appelée dialogue de savoirs, elle visait à mettre en jeu les perceptions des "locaux" des impacts pour définir les indicateurs et leurs mesures. Ce dispositif crée un sujet "acteur local" dans lequel les communautés apprennent un nouveau rôle citoyen pour discuter les problèmes liés au développement et l'environnement.

Représentés par leurs organisations respectives, les colons par leurs syndicats et les Tsimane et Mosekene par le CRTM ont fait partie des dialogues de savoirs sans mettre en avant leurs différences, mais dans l'idée d'affronter ensemble cette problématique.

Dans ces réunions, des assistants doivent rendre compte de ces perceptions. Les "acteurs locaux" commencent par une discussion de leurs problèmes et ceux-ci sont regroupés selon les concepts utilisés par les facilitateurs des réunions. Ainsi dans la fabrication des indicateurs, les facilitateurs cadrent les divers problèmes racontés dans les termes de problème environnemental ou d'impacts à mesurer par le processus de suivi. Une deuxième phase a été la collecte de données sur les communautés de la route via des questionnaires préalablement construits.

Le dialogue repose sur le principe de l'interculturalité, définie par la représentante du processus comme:

"la capacité de dialoguer, de s'approprier le bon sens des mots des autres pour amplifier le paysage des idées, dans un processus de construction et déconstruction de l'identité pour faire surgir, à travers ces pratiques, le sentiment d'appartenance à l'espace pour que, après des plusieurs générations, il devienne leur territoire" (Entretien IE, 2013).

Dans les rondes de dialogues, les promoteurs de l'université en tant que "facilitateurs" construisent un interculturel "neutre" fait des indicateurs de mesure des

impacts forgés par les ateliers participatifs. Les "savoirs" hétérogènes exprimés comme menaces et perceptions de changement sont fédérés dans l'hybride "savoir local" après un travail d'interprétation des données fait par l'université et ensuite normalisé dans des fiches et cadres statistiques, mis en compatibilité avec la terminologie standard des impacts socio-environnementaux de projets d'infrastructure. Mais ce savoir neutre et général dénommé local a maintenant un sujet politique qui le porte, le CLMA.

Dans ces comités, les indigènes du CRTM et les colons des syndicats ne sont plus identifiés par les liens ethniques et leurs problématiques sont analysées en termes de population affectée par la route à partir d'indicateurs neutres basés sur la démographie, la mortalité, les services de base, et en termes de perturbations de leurs croyances culturelles les plus profondes ou de leurs coutumes ou encore des activités économiques traditionnelles.

Ici la route favorise la coopération des syndicats de colons et des indigènes du CRTM engagés dans plusieurs activités sur le terrain comme la mesure ou la surveillance de l'extraction de matériaux de la rivière, la construction des égouts, ou la mesure de débits des petites rivières autour des chantiers.

Un effet des CLMA a été l'apprentissage commun d'un langage de compensation économique par les impacts pour les colons et les indigènes; dans le cas du CRTM ils commencent à évaluer avec les colons et les institutions les impacts avec les mêmes indicateurs dans le but d'obtenir réparation auprès des sociétés d'exécution des travaux. Cependant, les différences culturelles censées effacées par ce concept d'acteur local vont déborder ce cadre et réapparaître dans les sens stratégiques agencés par la route.

Par exemple, les compensations demandées par le CRTM visent un soutien financier pour le renforcement de l'organisation, la constitution d'une "garde indigène propre" indépendante des gardes de l'AP pour contrôler le nouveau flux de migrants que la route permet et qui augmente les pressions sur la propriété collective constitutive de "l'ancestralité liée spirituellement au territoire".

D'autre part, le CRTM utilise un nouveau langage tout différent de la conservation pour se référer aux projets productifs et regarde la modernisation de

la route comme une opportunité de développement, mais en termes différents de la proposition officielle de développement.

“Nous ne voulons pas être mendiants de la conservation ni du gouvernement, nous voulons notre propre développement, qui consiste à avoir un territoire et de profiter de la santé et de l'éducation comment font les colons, mais sans parcelles, libres dans les territoires, et que nous puissions utiliser les routes pour nous déplacer et vendre nos productions, sans dévastation car nous avons une relation ancestrale avec les esprits” (Entretien 2013, directif du CRTM).

Un des concepts mobilisés est la “défense territoriale” et ils songent à la possibilité de faire revenir les communautés extérieures à la TCO auprès de la nouvelle route, pour “exercer {leur} souveraineté”; ils croient à la valorisation des terres à partir des nouvelles “barrières” en parallèle à la route pour établir de nouvelles communautés qui génèrent stabilité et convivialité autour des services publics attirés par la route.

“Nous voulons établir, comment dit-on, une souveraineté dans les limites de la TCO plus proche de la route pour faire une barrière vivante, de nouveaux établissements, il est probable que les frères de Chimán II retournent pour vivre dans la TCO, pour dire ainsi, elle est à nous” (Entretien, Vice-président du CRTM, 2013).

Le dispositif rassemble différentes représentations dans la localité, ce qui va faciliter le travail d'identification et objectivation des impacts en termes économiques et de développement, il homogénéise le langage en termes de compensation et de projets productifs pour pallier les impacts générés par la route. Mais le CRTM adopte aussi comme stratégie la séparation identitaire des colons pour exprimer une indépendance et légitimité dans la gestion du territoire en utilisant le langage appris de la conservation, mais en même temps il essaie de se défaire de la soumission à l'AP au nom de l'autonomie et du développement.

“Notre vision est que les communautés elles-mêmes puissent avoir leurs propres projets productifs sans la

conservation ou les techniciens de l'AP, mais durablement en défendant le territoire aux colons, en défendant la culture, sans oublier la langue. et en ayant de l'éducation comme les colons, mais sous notre réalité” (Président CRTM, Entretien, 2013).

5. Conclusions

Bien que la route soit un objet dont la requalification officielle est variable et instable, son “agency” ne dépend pas des propos initiaux du programme d'action de la zone de colonisation; elle se construit dans les relations entre les acteurs humains et non humains autour de sa fonctionnalité et elle va dépendre des épreuves de force que les interactions induites par la route réussissent à dépasser. La route devient irréversible (tous, alliés et opposants, ont généré une existence à la route en l'utilisant ou en l'attaquant ou les deux), mais le sens de cette irréversibilité n'est inscrit nulle part parce qu'il dépend des projets des uns et des autres et de la manière dont ces projets sont ou non compatibles.

Dans le premier cas (Chimán II *versus* Jatatal), on voit comment la route, qui a divisé les Tsimane selon un cadrage de la conservation qui a fait de la route une frontière, est subvertie d'abord par l'incompatibilité de certains Tsimane avec l'inévitable hybridation interculturelle. D'un côté des colons s'emparent de cette frontière pour accomplir l'acculturation et d'autre part les leaders indigènes s'en saisissent pour réaffirmer leur ambition d'autonomie: il en résulterait un territoire nouveau (la barrière) qui donnerait au Tsimane une plus grande souveraineté en les libérant de la tutelle conservacionniste et un accès à la route. C'est que, comme le montre l'affaire de l'école dans le deuxième cas, la route c'est aussi l'accès à des services et à des possibilités d'échange qui importent aux indigènes. Leur volonté est cependant celle d'une école à eux qui soit compatible avec leur mobilité propre, leur usage de l'espace et des ressources.

Dans le troisième cas, le souci écologique d'évaluer et de compenser les impacts de la route sur le milieu et les populations se traduit dans un dispositif qui rapproche d'abord Tsimane et colons dans une identité locale homogénéisante. Un langage commun se construit avec l'aide de facilitateurs. Mais cette coopération dans l'identification des impacts n'efface pas les différences

entre les sens stratégiques que la route a acquis pour les différents protagonistes. Le dialogue des savoirs n'homogénéise pas le contenu des demandes qui divergent entre les communautés paysannes et le CRTM et entre le CRTM et la direction de l'AP. Surtout il permet de faire émerger une demande de développement "propre" de la part de Tsimane qui s'oppose tant à la réduction écologique au statut de bon indien qu'à la dilution dans une homogénéité "interculturelle".

Dans les trois cas observés, la route est structurante de la proximité et à la fois est posée comme frontière des "identités" culturelles d'une part et d'autre part de la conscience politique; mais les Tsimane, attachés à l'autonomie de leur existence fluide et mobile, témoignent aussi du désir des bénéfices tirés à la fois de la route et de la conservation.

Bibliographie

Akrich, M. La Description Des Objets Techniques. In : Conein, B ; Dodier, N ; Thévenot, L (Eds.). *Sociologie de la Traduction. Textes Fondateurs*. Sciences Sociales. Mines Paris: Les Presses, p.159-77, 2006.

Botazzi, P. On the Road Throught the Bolivian Amazon: A Multi-Level Governance Analyse of Déforestation. *Land Use Police*, 30, 137-46, 2013.

Botazzi, P. *Une Écologie Politique des Territoires Tsimane d'Amazonie Bolivienne "Notre Grande Maison"*. Développements 15. Paris -Genève: Karthala- Graduate Institute publications, 2014.

Castillo, F. *Essai d'interprétation d'un Système de Relations Interethniques: Les Chimanes, Les Collas et Les Cambas*, Dans les Basses Terres Tropicales du Beni- Bolivie (1983-1985). Paris, Thèse (Doctorat en Anthropologie) - Paris VII, 1986.

Daillant, I. *Sens dessus dessous: Organisation sociale et spatiale des Chimane d'Amazonie bolivienne*. Société d'ethnologie, "Recherches américaines 6", 2003.

Dalakoglou, D.; Penny H. Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility. *Mobilities* (4), 459-65, 2012.

Ellis, R. *A taste of movement: an exploration of social ethics of the Tsimanes of lowland Bolivia*. St. Andrews, These (PhD in Anthropology), Saint Andrews University, 1997

Les populations n'obéissent pas aux partages que les cadrages ont établis autour de la route pour séparer les domaines de colonisation et de conservation. La dynamique montre que les indigènes cherchent – à travers ces cas – à subvertir à la fois la logique de colonisation et la logique de soumission à la conservation pour se constituer un domaine propre mais proche de la route, autonome mais relié. La route est irréversible mais son irréversibilité résulte des manières dont les acteurs s'emparent et redéfinissent l'espace et les relations (de frontière, de lien, d'accès, de séparation) qu'elle permet. Cette irréversibilité résulte donc du fait que le programme de la conservation comme le projet ambivalent des indigènes se redéfinissent par rapport à elle et en font une composante de leur devenir incertain, de la maîtrise qu'ils tentent de se donner de leur avenir.

Huanca, T. *Tsimane' indigenous knowledge, swidden fallow management, and conservation*. Gainesville, These (PhD in Anthropology) - University of Florida. 1999.

Latour, B. Le fardeau moral d'un porteclefs. In: *La clef de Berlin et autres leçons d'un amateur de sciences*. La Découverte, p.47-54, 1993

Latour, B. Une sociologie sans objet? Remarques sur l'intersubjectivité. In: Debary, O (Eds.). *Objets et mémoire*. MHS Press de l'Université de Laval p. 37-57, 2007. Disponible em: <http://www.bruno-latour.fr/sites/default/files/57INTEROBJECTIVITE-repub-FR.pdf>

Mendieta, O. Balance del proyecto del CESA: generación y transferencia de tecnología agropecuaria en las colonias El Palmar y Yucumo. *Ruralter*, 13-14, 303-312, 1994-1995.

Mormont, M. Conflit and territorialisation, *Géographie, économie, société*, 8, 299-318, 2006.

Mormont, M.; Hubert, B. De l'environnement au développement durable Le rôle des médiateurs In: Melard, F. (Eds.). *Ecologisation Objets et concepts intermédiaires*. P.I.E Peter Lang, p. 51- 70, 2008.

Pacheco, P. La frontière agricole du tropique bolivien. Entre une situation héritée et les nouveaux défis. In: Sayago, D; Tourrand, J. F; Burzstyn, M.; Drummond, J. A (Eds.). *L'Amazonie, un*

-
- demi-siècle après la colonisation*. Versailles Cedex: Editions Quae, p. 19-34, 2010.
- Painter, R. L. E.; Duran, A.; Miro, E. Indigenous Alliances for Conservation in Bolivia. *Conservation Biology*, 25(6), 2011.
- Rasse, E. *Dynamiques des Modes d'exploitation Agricole de La Forêt Sur Le Front Pionnier de Yucumo En l'Amazonie Bolivienne*. Thèse (master en Sciences Agronomiques) GREF, 1994.
- Reyes-García, V; Paneque-Galvez, J; Botazzi, P; Luz, A. C; Gueze, M.; Macía, M.; Orta-Martínez, M.; Pacheco, P. Indigenous Land Reconfiguration and Fragmented Institutions: A Historical Political Ecology of Tsimane' Lands (Bolivian Amazon). *Journal of Rural Studies*, 34, 282–291, 2014.
- Saignes, T. Continuités et Discontinuités dans la Colonisation du Piémont Amazonien des Andes. In: *Les Phénomènes de Frontière dans les Pays Tropicaux: Table Ronde Organisée en l'honneur de Pierre Monbeig*. Editions de l'IHEAL, p. 25–46. Paris, 1981.
- Sayago, D.; Tourrand, J. F.; Burzstyn, M.; Drummond, J. A. *L'Amazonie, un demi-siècle après la colonisation*, Versailles Cedex: Editions Quae, 2010.
- Schuerholz, G. *Informe Final Sobre El Proyecto IUCN/WWF No. 1309-Pilon Lajas Bolivia- Estudio Para El Establecimiento de Una Reserva de Selva Tropical*, 1977.
- Sernap – Servicio Nacional de Areas protegidas. *Plan de Manejo y Plan de Vida de la Reserva de Biosfera y Tierra Comunitaria de Origen Pilón Lajas*. WCS, 2007.
- VSF – Veterinarios sin fronteras. *Diagnóstico para la implementación de la Reserva de Biósfera y Territorio Indígena Pilón Lajas*, La Paz, 1995.
- Vinck, D. Les Objets Intermédiaires Dans Les Réseaux de Coopération Scientifique. Contribution À La Prise En Compte Des Objets Dans Les Dynamiques Sociales. *Revue Française de Sociologie*, 40(2), 385–414, 1999.
- Vinck, D. De l'objet intermédiaire à l'objet-frontière. Vers la prise en compte du travail d'équipement. *Revue d'anthropologie de connaissances*, 3(1), 51-72, 2009.
- Wilkes, H. La implementación de sistemas agroecológicos en la zona de colonización Yucumo-Rurrenabaque. *Ruralter*, 13-14, 297-301, 1994/1995.