

Les mutations de l'économie littorale et maritime en Patagonie argentine : l'exemple de la province du Chubut

Nicolas BERNARD*, Joël LE BAIL*, Nicolas FLAMANC**

* *Géomer* Brest LETG UMR 6554-CNRS

**Groupe d'Étude des Littoraux d'Amérique Latine (GELAL)

Université de Bretagne occidentale

Institut Universitaire Européen de la Mer

Technopôle Brest-Iroise

29280 - PLOUZANÉ

Résumé : Par son éloignement de la métropole, Buenos Aires, et ses conditions naturelles difficiles, la Patagonie est restée une région faiblement attractive jusqu'à la fin du XX^e siècle. Les activités économiques de cet immense espace ont longtemps reposé sur l'élevage ovin extensif et sur l'exploitation des ressources de la mer, en particulier la chasse aux mammifères marins. Puis de nouvelles activités s'y sont développées, principalement sur la façade atlantique, à un rythme tantôt lent, tantôt accéléré, entraînant parfois une réorientation radicale de l'économie régionale. Le littoral de la province du Chubut témoigne de cette évolution. La pêche, le secteur industriel et le tourisme contribuent aujourd'hui à l'intégration de cette région périphérique à l'espace national et à l'économie mondiale. Mais la crise économique que traverse le pays actuellement compromet la poursuite de cette ouverture.

Mots-clés : Argentine. Province du Chubut. Littoral. Pêche. Industrie. Tourisme.

Abstract : As a result of its remoteness from Buenos Aires and its harsh climatic conditions, Patagonia did not attract many people up to the end of the twentieth century. Its economy relied heavily on sheep breeding and the exploitation of its marine resources, in particular its marine mammals. Then, new activities gradually appeared, mainly along the atlantic facade, sometimes evolving slowly, sometimes quickly, bringing about a radical reorientation of the region's economy. The coast of the Chubut province is an example of this evolution. Fishing, industry and tourism today contribute to the integration of this remote region not only nationally but also in the global economy. The continuation of this opening up is in jeopardy as a result of the country's present economic crisis.

Key words : Argentina. Province of Chubut. Coast. Fishing. Industry. Tourism.

Peuplée d'Indiens Tehuelches, la Patagonie argentine fut considérée pendant des siècles par les colonisateurs comme "la terre de personne". Elle resta longtemps en marge du développement économique du pays, concentré sur la capitale fédérale Buenos Aires. La véritable intégration de la Patagonie commence dans les années 1970, suite à la volonté tardive de l'État argentin de valoriser cette région périphérique, dont on commençait à percevoir l'intérêt économique et géostratégique. L'État fut d'ailleurs le promoteur de l'essor économique, en favorisant l'émergence et le développement de nouvelles activités, en particulier sur le littoral.

Le contexte a changé depuis. Le rôle de l'État a progressivement diminué face au processus de mondialisation. La crise économique et financière actuelle remet en cause la prospérité relative de ces dernières années. C'est toute l'économie littorale de la province du Chubut qui est aujourd'hui fragilisée.

I - LE CHUBUT : UNE PROVINCE LONGTEMPS EN MARGE DE L'ESPACE NATIONAL

A - Une région périphérique très faiblement peuplée

Située entre le 42° et le 46° de latitude sud, avec une superficie de 224 686 km², la province du Chubut (fig. 1) reste, comme l'ensemble de la Patagonie, une région peu peuplée. Le recensement de 2001 annonce 408 000 habitants, soit 1,1 % de la population argentine sur 8 % du territoire national. La densité moyenne s'établit à 1,8 habitant au km², ce qui correspond à la densité la plus basse de tout le pays après la province de Santa Cruz (0,8). Quelques secteurs du Chubut comptent moins de 0,1 habitant au km² (Florentino Ameghino, Martires, Paso de Indios, Telsen...). La population est urbaine à 95 %. L'occupation humaine se concentre sur la frange littorale ou à faible distance de l'océan.

La plupart des grandes villes se situent sur la côte. Comodoro Rivadavia (150 000 habitants dans l'agglomération) est un foyer industriel dont l'activité repose principalement sur l'exploitation du gaz naturel et du pétrole. Si Trelew (101 000 habitants) est à quelques kilomètres de la mer, elle trouve un débouché maritime dans le port voisin de Rawson, capitale de la province (26 000 habitants), mais aussi à Puerto Madryn, pôle industriel, touristique et halieutique, troisième ville du Chubut avec 65 000 habitants.

B - Le poids de l'héritage historique et des conditions naturelles

La population littorale du Chubut se concentre donc sur quelques points du littoral. Entre ceux-ci, de vastes espaces côtiers restent vides. Cette organisation particulière résulte de la combinaison de facteurs historiques et naturels.

Dans le contexte de l'Amérique pré-hispanique, la Patagonie n'accueillit pas de civilisations aussi complexes et prestigieuses que celles des Aztèques ou des Incas... Les populations indigènes ne furent jamais très nombreuses (sans doute moins de 20 000 individus), ni très prospères. Elles vivaient de la chasse, de la pêche et de la collecte de divers produits.

En 1520, Magellan reconnut le littoral du Chubut. Du XVII^e au XIX^e siècle, les voyages de découvertes se multiplièrent. Ils n'avaient pas pour objectif de peupler la région mais de rechercher des sites d'abri pour les navires en route vers le détroit de Magellan. Personne n'exprima de grand intérêt pour la colonisation de cette partie de la Patagonie.

Au début du XIX^e siècle, les Anglais tentèrent de contrôler la navigation dans l'Atlantique sud. Les Espagnols, pour affirmer leurs droits, construisirent quelques forts sur le littoral. Cette occupation échoua à plusieurs reprises, en raison des conflits avec les communautés indiennes et de la dureté des conditions de vie.

La Patagonie est une région aride. Dans la province du Chubut, les précipitations moyennes annuelles ne dépassent pas les 200 mm. Le réseau hydrographique n'y est pas développé. L'activité agricole se concentre dans la vallée du fleuve Chubut mais l'irrégularité de son régime provoque des désastres et reste un obstacle à la mise en valeur. Sur la côte, les températures moyennes sont de 7°C en juillet et de 19°C en janvier. Dans l'intérieur de la province, la température moyenne s'abaisse à 2°C en juillet et monte jusqu'à 16°C durant l'été austral. Il n'est pas rare que les températures descendent à -10°C en hiver et dépassent 35°C en été.

Le plateau présente un paysage de steppe. Le milieu naturel n'est pas très favorable à l'occupation humaine. L'État argentin, pour affirmer sa domination sur la Patagonie et décourager les prétentions chiliennes sur cet espace, s'efforça d'y attirer de la population. Seuls des hommes particulièrement déterminés pouvaient accepter d'y vivre. Un accord fut passé avec le gouvernement anglais pour faciliter l'immigration dans la région. Le 28 juillet 1865 arrivèrent 151 Gallois, conduits par un certain Love Jones Parry baron de Madryn (Zampini, 1974). Ils s'installèrent principalement sur le littoral ou à proximité et fondèrent les villes de la région (Trelew, Rawson, Gaiman...).

Ainsi commença la mainmise de l'État argentin sur ces vastes espaces, tandis que le Chili était occupé par la "Guerre du Pacifique" contre le Pérou et la Bolivie (1879). Le massacre des Tehuelches précéda ou suivit la création d'immenses estancias de plusieurs milliers d'hectares dans lesquelles s'organisa l'élevage ovin extensif.

La rudesse du milieu naturel et la structure des exploitations ne permirent pas une densification du peuplement rural, sauf dans la vallée du fleuve Chubut et du rio Senguer, où les Gallois pratiquèrent très tôt l'agriculture irriguée. L'élevage ovin se développa et pour faciliter les exportations de laine et de viande, une ligne de chemin de fer reliant Trelew à Puerto Madryn fut réalisée avec des capitaux gallois. Sur la côte s'intensifiaient la chasse à la baleine et aux lions de mer et l'exploitation des salines. Malgré cet essor de l'activité, la population régionale ne connut qu'une croissance très modérée : au début du siècle, Puerto Madryn comptait à peine 5 000 habitants. La faiblesse des ressources en eau et en énergie limita le développement urbain. Il faut attendre les années 1970-1980 pour que l'économie de la province connaisse une accélération remarquable.

C - Un nouveau contexte politique et économique

Dans les années 1970, l'intérêt de l'État argentin pour la Patagonie augmenta. Les tensions sur le marché mondial des hydrocarbures, la création de nouvelles frontières maritimes (Zones Économiques Exclusives) et les revendications frontalières du Chili provoquèrent le réveil de la région.

La crise énergétique des années 1970 entraîna l'intensification de l'exploitation pétrolière dans la région de Comodoro Rivadavia. La nouvelle richesse provoqua une migration vers le littoral du Chubut et finança la construction de voies de communication et le développement des services.

L'évolution du droit maritime international joua aussi un rôle fondamental dans l'occupation du littoral de la province. La lutte de certains pays pour la création de Zones Économiques Exclusives de 200 milles s'est renforcée dans les années 1970. Il s'agissait pour eux de tirer davantage profit de leur espace maritime, dont l'exploitation était souvent entre les mains des grandes puissances de la pêche. Plusieurs États créèrent ainsi leur ZEE à partir de 1976. Les pays de pêche industrielle contournèrent l'obstacle en achetant des licences dans les secteurs sous-exploités. Il en fut ainsi dans la ZEE argentine, immense et poissonneuse, surtout dans le sud où s'élargit le plateau continental. Le gouvernement décida de valoriser cette ressource et de développer la pêche industrielle. Puerto Madryn se reconvertit en un grand port de pêche industrielle et plusieurs entreprises de traitement du poisson s'y installèrent, appuyées par des capitaux étrangers.

La faible population de la Patagonie motiva la mise en place d'une législation favorable ("Paralelo 42") qui concéda des subventions et des privilèges fiscaux aux entreprises qui s'installeraient dans la région ainsi qu'aux habitants. Les conséquences furent extrêmement bénéfiques, principalement pour la frange littorale.

II - L'OUVERTURE DE L'ÉCONOMIE LITTORALE ET MARITIME DU CHUBUT

Les transformations de l'économie littorale et maritime de la province du Chubut vont s'accélérer à partir des années 1970. De nouvelles activités se développent dans trois principaux secteurs : la pêche, l'industrie et le tourisme.

A - La croissance de la pêche industrielle

La pêche est une activité traditionnelle sur la côte du Chubut depuis le XIX^e siècle. En 1914, de petites entreprises de conserverie d'anchois s'installèrent à Puerto Madryn. Après la Seconde Guerre mondiale, des pêcheurs européens vinrent dans ces zones de pêche et exploitèrent la ressource halieutique. Jusqu'aux années 1980, la production annuelle ne dépassa pas 15 000 tonnes à Puerto Madryn et à Rawson.

La nouvelle politique de pêche initiée par l'État à cette époque changea la situation à l'échelle nationale : renforcement de la pêche industrielle, négociation d'accords de pêche avec les grandes

puissances halieutiques (URSS, Espagne, Japon, Corée du Sud...). Au cours des dernières années, la pêche argentine s'est développée essentiellement sur la côte de la province de Buenos Aires. Mar del Plata concentre ainsi plus de la moitié de la production nationale. Celle-ci augmente rapidement (420 000 tonnes en 1986, 550 000 tonnes en 1990, 1340 000 tonnes en 1997...). Parallèlement, on assiste à un transfert de technologie, tant pour la pêche que pour la transformation du poisson. Cette politique s'appuie donc sur des facteurs externes (technologie étrangère, exportation de la production...).

Mais les navires étrangers vont utiliser de plus en plus les infrastructures portuaires de Patagonie. Le port de Puerto Madryn devient en quelques années le second port de pêche d'Argentine (14 000 tonnes en 1983, plus de 300 000 tonnes à la fin des années 1990). De nombreuses entreprises de transformation du poisson s'y sont installées. Alpesca et Harengus, les plus importantes, possèdent leur propre flottille de navires. Pratiquement toute la production de haute qualité et correspondant aux normes sanitaires européennes et japonaises est exportée.

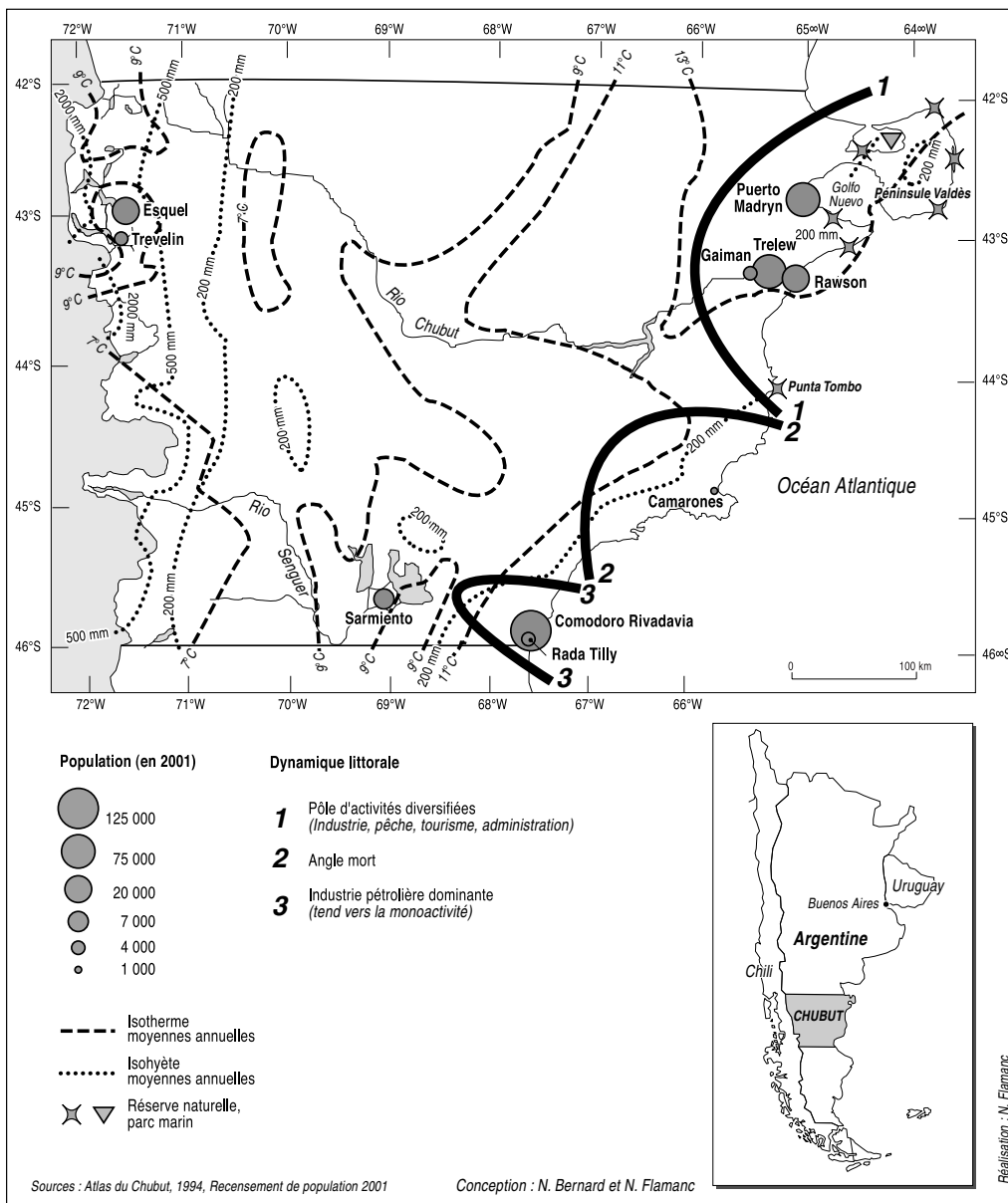


Fig. 1 : La province du Chubut

B - L'essor industriel

Le littoral de la province du Chubut présente deux principaux centres industriels : Puerto Madryn et Comodoro Rivadavia, le port d'estuaire de Rawson connaissant quant à lui, une profonde déprise industrielle à cause de la diminution des activités de pêche. Chacun de ces deux centres s'appuie sur une activité dominante qui structure le secteur industriel : l'exploitation pétrolière à Comodoro Rivadavia et la fabrication de l'aluminium à Puerto Madryn.

Dans cette dernière ville, deux circonstances ont contribué à la naissance d'un véritable front pionnier industriel : tout d'abord, une volonté politique de favoriser la création d'entreprises industrielles par des aides fiscales avantageuses ; d'autre part, l'installation de l'entreprise d'aluminium ALUAR (ALUminio ARGentino) en 1971, qui a affirmé la vocation industrielle de la ville portuaire. Le choix de Puerto Madryn comme site d'installation, à une époque où le port n'était qu'une petite communauté de 5 000 habitants, s'explique par deux conditions favorables : un port en eau profonde pour acheminer les matières premières du Brésil ou d'Australie et exporter la production, et la présence de la centrale hydroélectrique de Futaleufú, entre Esquel et Trevelin, dans les Andes, qui produit l'électricité nécessaire à la fabrication de l'aluminium. Cette centrale appartient d'ailleurs au groupe ALUAR. L'aluminium produit est exporté sous forme de lingots, de barres et de plaques. L'entreprise a une capacité de production annuelle de 185 000 tonnes et procure 800 emplois directs. C'est le principal employeur de la ville (Flamanc, 1999). ALUAR est à l'origine du décollage économique de la ville. Son installation fut accompagnée d'autres créations industrielles : entreprises de sous-traitance, de transport, de maintenance industrielle...

Puerto Madryn accueille aussi des établissements relevant d'autres secteurs : fabriques de céramiques pour le bâtiment, exploitation de carrières de pierre... Mais c'est la transformation des produits de la mer qui constitue la seconde activité industrielle de la ville. Elle tire profit de la proximité de la ressource, de sa flottille de navires de pêche de haute mer, de son port en eau profonde pouvant accueillir de grandes unités de pêche et des cargos congélateurs. Une demi-douzaine d'entreprises participent à la transformation et à la valorisation des produits de la mer (langoustines, moules, calmars et surtout le merlu qui représente 90 % des espèces traitées). Ces établissements fournissent près de 1 800 emplois, souvent occupés par des travailleurs d'origine bolivienne ou chilienne. Le filetage du merlu est l'activité principale, mais elle connaît de fortes variations selon les saisons. Il existe également une usine de traitement des déchets de poisson, pour la fabrication d'engrais et de farines animales.

La ville de Comodoro Rivadavia, quant à elle, n'a pas eu pour première vocation l'activité qui la caractérise aujourd'hui. Sa fonction initiale était de servir de porte de sortie aux productions agropastorales de l'intérieur de la province. En 1907, en recherchant des nappes d'eau souterraines pour la consommation urbaine, des gisements pétrolifères furent découverts. En 1922, avec la création de YPF (Yacimientos Petroliferos Fiscales) commence l'essor de ce pôle. L'activité qui découle de l'exploitation, du raffinage et de la transformation des produits pétroliers engendre l'essentiel des emplois de la ville, malgré des restructurations sévères ces dernières années. L'exploitation pétrolière représente près du tiers du PIB de la province du Chubut. L'activité industrielle de Comodoro Rivadavia ne se limite pas au raffinage et à la pétrochimie. La ville compte aussi une grande cimenterie, des entreprises textiles et métallurgiques, des établissements de traitement et de transformation des produits de la mer. L'industrie frigorifique est toujours présente, malgré un net ralentissement de la production ovine. La crise de l'élevage des moutons, due pour l'essentiel à la concurrence d'autres pays de l'hémisphère sud, a poussé les responsables de la filière à rechercher la qualité en mettant en place un label "Carne ovina patagonica".

C - Le développement du secteur touristique

Le littoral de la province du Chubut connaît, depuis un passé récent, un développement touristique étonnant. Le tourisme balnéaire n'est pas absent sur le littoral du Chubut, mais il se dilue progressivement selon un gradient latitudinal. Puerto Madryn en constitue le pôle majeur. La ville attire chaque année une clientèle nationale dont une forte partie provient de la province de Buenos

Aires. Durant la saison estivale, de décembre à mars, lorsque les températures s'élèvent agréablement, les plages et la ville connaissent une grande animation. Bien qu'éloignée de la capitale fédérale, la côte du Chubut offre, pour les classes aisées, une alternative aux plages surfréquentées de la province de Buenos Aires. Le front de mer a connu une urbanisation accélérée au cours des années 1990, et de superbes villas, résidences secondaires pour la plupart, y ont été édifiées. La station s'efforce d'attirer une clientèle jeune en proposant un large éventail d'activités sportives et nautiques.

Plus au sud, Rawson connaît aussi une activité balnéaire (Playa Union), mais beaucoup plus modeste. L'essentiel de la clientèle provient de la région immédiate (Rawson et Trelew) et de la basse vallée du Chubut. Encore plus au sud, quand l'éloignement et les conditions climatiques deviennent dissuasives, le tourisme balnéaire tend à disparaître. Seul le "balneario" de Rada Tilly connaît une animation estivale grâce à la proximité de la ville de Comodoro Rivadavia.

Bien plus que les activités balnéaires, c'est la richesse de la faune qui constitue le premier attrait touristique du littoral du Chubut. Il est possible d'observer, dans des conditions extrêmement favorables, une multitude d'espèces marines et continentales de milieu semi-aride. Ce sont, sans conteste, les mammifères marins qui connaissent le plus grand succès auprès des visiteurs : les colonies d'éléphants de mer (*Mirounga leonidas*) et de lions de mer (*Otaria flavescens*), et surtout la baleine franche australe (*Eulanaena australis*) que l'on vient observer depuis tout le pays et de plus en plus de l'étranger. Après avoir été chassée durant des années, elle bénéficie depuis plus de 50 ans d'une protection totale. Sa présence le long des côtes de la péninsule Valdés, de juin à décembre (et surtout entre octobre et novembre, pendant la période de reproduction) est un spectacle très apprécié des visiteurs, qui peuvent embarquer à bord de "lanchas" pour approcher les animaux, particulièrement nombreux dans le golfo Nuevo. Les hôtels de la ville sont complets à cette période de l'année (Tagliorette, Losano, 1996).

De nombreux circuits touristiques s'offrent aux visiteurs au départ de Puerto Madryn, devenu un centre d'écotourisme de renommée mondiale. Deux sites sont particulièrement fréquentés : la péninsule Valdés et la réserve de Punta Tombo. La péninsule Valdés, espace protégé de 360 000 hectares, accueille chaque année un nombre croissant de visiteurs. La fréquentation annuelle s'élève à plus de 150 000 personnes ces dernières années (1998 à 2001). Les touristes peuvent y observer un grand nombre d'espèces continentales et marines. La réserve de Punta Tombo, située à 180 km au sud de Puerto Madryn, abrite une immense colonie de pingouins de Magellan (*Spheniscus magellanicus*), qui attire plus de 60 000 touristes par an. Les quatre cinquièmes de la clientèle sont d'origine argentine. Les visiteurs étrangers proviennent principalement des autres pays latino-américains (40 %) et d'Europe occidentale (40 % également). La clientèle nord américaine ne constitue que 10 % environ des effectifs. Toute la région, et particulièrement Puerto Madryn, tire profit de cette fréquentation. Les agences de voyage, les commerces de souvenirs, les restaurants, les structures d'hébergement ont développé leur activité de façon remarquable depuis le début des années 1990.

III - LES LIMITES DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

A - La croissance économique accentue les déséquilibres spatiaux

La province du Chubut a connu, au cours des trente dernières années, un taux de croissance démographique élevé, malgré un ralentissement progressif au cours de la période. La population est passée de 132 000 habitants en 1970 à 214 000 habitants en 1980, 313 000 en 1991 et 408 000 en 2001. La croissance observée ne résulte pas d'un solde naturel particulièrement élevé, le taux de natalité étant comparable à celui des autres provinces. Elle s'explique par le pouvoir attractif de la province sur des Argentins et des étrangers à la recherche d'un emploi, en raison de l'essor de l'économie littorale et maritime du Chubut. Cette évolution s'accompagne d'une redistribution de la population au sein même de la province, en direction du littoral et au détriment de certaines villes et régions de l'intérieur. L'attrait a été particulièrement vif sur les jeunes actifs. Le développement économique de la frange côtière a entraîné l'amélioration des infrastructures de communication et des services de toute nature. À la fin des années 1990, la province pouvait se prévaloir de détenir un taux de chômage inférieur à la moyenne nationale et l'un des taux de mortalité les plus faibles du pays. En

revanche, le Chubut connaît un taux d'analphabétisme supérieur à la moyenne nationale. Ceci est à mettre en relation avec la forte représentation de la population rurale qui n'a pas toujours facilement accès à la formation, et à la présence d'une main-d'oeuvre étrangère (des Boliviens notamment) qui occupe des emplois peu qualifiés.

L'ensemble de la province s'est organisé pour répondre à une demande économique externe, de niveau national et international. C'est pour cette raison que les villes sub-littorales et les villes portuaires ont connu une progression remarquable de leur activité. Mais, aujourd'hui, on mesure les limites de cette nouvelle organisation spatiale.

B - La surexploitation des ressources marines et la crise de la pêche artisanale

Dans les années 1990, l'Argentine est devenue une puissance halieutique et Puerto Madryn, nous l'avons vu, s'est hissé au second rang national pour les tonnages débarqués, après Mar del Plata. La croissance accélérée des prises fut dénoncée par les biologistes qui ont mis en garde les responsables du secteur de la pêche contre les effets dévastateurs de la surexploitation de la ressource. L'État décréta, d'une part, l'instauration de quotas (ce qui s'est traduit par une baisse significative de la production depuis 2000) et d'autre part, la création d'une zone de protection le long de la côte. Cette mesure eut pour effet de pénaliser grandement la pêche artisanale, tandis que les navires industriels s'éloignaient vers d'autres zones de pêche argentines. Le port de Rawson souffre particulièrement de cette situation. Plusieurs entreprises de traitement du poisson ont dû cesser leur activité, celles qui restent ne tournent pas au maximum de leur capacité. Finalement, la population maritime du Chubut est victime de la pression des flottes industrielles nationales et étrangères sur la ressource, tout spécialement sur le merlu, dont les captures connaissent une évolution préoccupante (Le Bail, Bernard, 2002).

À Puerto Madryn, certains pêcheurs artisans se sont organisés dans le cadre d'une association pour la valorisation de leur activité et la recherche de solutions alternatives afin de pallier les difficultés de la profession (fluctuation des cours, diminution des prises...). Ainsi, la création d'une poissonnerie - restaurant permet d'apporter une plus-value intéressante à leurs captures.

C - Une économie littorale fragilisée

Le secteur industriel, sur lequel repose en grande partie le développement du littoral du Chubut, présente des caractéristiques qui font sa force mais qui peuvent s'avérer pénalisantes si la situation devait changer. En effet, les pôles industriels littoraux de la province s'appuient sur l'activité de quelques grandes entreprises très spécialisées (ALUAR à Puerto Madryn, YPF à Comodoro Rivadavia...) ou sur quelques secteurs d'activité précis (traitement du poisson notamment). Un changement de stratégie industrielle au niveau fédéral, un renforcement de la concurrence internationale, la diminution d'une ressource (merlu, langoustine, calmar...) peuvent compromettre l'orientation industrielle du littoral du Chubut. De plus, une trop grande dépendance vis-à-vis des marchés extérieurs, tant pour les importations que les exportations, risque de fragiliser l'économie locale.

La même chose peut se produire avec le tourisme. L'éloignement du principal foyer de peuplement argentin (province de Buenos Aires) et des pays émetteurs de touristes (pays européens, nord américains...) crée une précarité du secteur, tributaire des choix d'une clientèle extérieure à la région. D'autre part, l'écotourisme peut être victime de son succès. De nombreuses études ont montré les perturbations de la faune occasionnées par la fréquentation touristique. Il convient de parvenir à un point d'équilibre entre l'exploitation et la préservation des espaces naturels. Si la pression touristique devenait trop forte sur certains sanctuaires, on ne pourrait éviter une fermeture au public. Un conflit grandit entre les professionnels du tourisme, les défenseurs de l'environnement et les pêcheurs artisans : les premiers entendent tirer profit de la forte attraction exercée sur la clientèle touristique par la faune locale ; les seconds veillent jalousement au respect des espaces naturels et à la préservation des espèces ; les derniers souffrent des prélèvements sur la ressource des colonies d'oiseaux marins et dénoncent les dégâts occasionnés sur les palangres par les mammifères marins, en particulier les lions

de mer, protégés par la loi. La diversité des intérêts et le caractère apparemment inconciliable des revendications créent les conditions d'un conflit durable.

Le développement économique de la région se heurte également à deux problèmes majeurs : tout d'abord se pose la question de la consommation d'eau. Les villes portuaires de la province ne disposent pas de réserves aquifères suffisantes pour la consommation locale et les eaux de surface sont rares dans cette région aride. La ville de Puerto Madryn dépend, pour son approvisionnement, du Rio Chubut, situé à environ 70 km. Comodoro Rivadavia connaît une situation encore plus difficile, et les restrictions à l'égard de la consommation d'eau sont fréquentes. L'autre problème découle de la dégradation de l'environnement, en particulier à cause du développement préoccupant de la pollution, sous toutes ses formes. La situation est critique à Puerto Madryn et à Comodoro Rivadavia, les deux grandes villes industrielles du Chubut. Les eaux côtières sont contaminées par les résidus industriels solides et liquides (nuages de poudre de coke, fuites accidentelles d'hydrocarbures...), par l'insuffisance du traitement des eaux usées et par la gestion déficiente des ordures. À ceci s'ajoutent une dégradation paysagère liée à l'existence de grandes entreprises industrielles, ainsi que les nuisances olfactives produites par certaines entreprises de traitement des déchets de poisson.

Les eaux peu renouvelées du golfo Nuevo, où viennent se reproduire les baleines franches, présentent des concentrations d'ammoniaque, de nitrates et de matières organiques alarmantes. Le phénomène d'eutrophisation du milieu côtier y est fréquemment observé.

Conclusion

La province du Chubut a connu, depuis le XIX^e siècle, plusieurs cycles économiques. C'est surtout depuis les trente dernières années que la valorisation de la région s'est affirmée. L'espace côtier et maritime est le théâtre privilégié de ces transformations. Les ports ont perdu leur vocation première, c'est-à-dire l'exportation des produits agro-pastoraux de l'arrière-pays, en raison du marasme qui affecte ce secteur. Ils ont développé une activité propre, sans véritable relation avec le reste de la province. Le centre de gravité économique a ainsi glissé progressivement de l'intérieur vers la façade atlantique. Mais l'économie littorale reste fragile, compte tenu de sa dépendance à l'égard des marchés et des décideurs extérieurs à la région. Les acteurs locaux semblent subir cette situation et ne parviennent pas toujours à retourner les rapports de force à leur avantage.

La terrible crise économique et financière que traverse le pays depuis quelques mois aura inéluctablement des effets dévastateurs sur les activités industrielles, halieutiques et touristiques locales. Déjà, de nombreux signes confirment une évolution préoccupante. L'exemple le plus significatif concerne la fréquentation touristique nationale, qui a connu lors de la dernière saison (décembre 2001 à mars 2002) une baisse très significative. Ce recul sera-t-il compensé par une augmentation de la clientèle étrangère, attirée par le cours avantageux du peso argentin ?

De nombreuses interrogations demeurent quant à l'avenir économique de cet espace côtier, dont le sort se jouera, une fois encore, loin de là...

Bibliographie

- AGUSTIN S., 1999. *La Patagonia de los noventa*. Buenos Aires, éd. La Colmena, 256 p.
- FLAMANC N., 1999. *Un front pionnier en Patagonie argentine : Puerto Madryn*. TER, Université de Bretagne Occidentale, 193 p.
- LE BAIL J., BERNARD N., 2002. La mundialización y los sectores pesqueros argentinos y europeos : una mirada histórica reciente. Rio Cuarto. *Reflexiones geograficas* n° 10.
- TAGLIORETTE A., LOSANO P., 1996. *Estudio de la demanda turística en las ciudades de la costa patagonica*. Puerto Madryn, Fundación Patagonia Natural, 35 p.
- ZAMPINI V., 1974. *Chubut, breve historia de una provincia argentina*. Publication Provincia del Chubut, 123 p.