Le cadre et le trait

Remarques sur les *picadas petroleras* et les bases d'exploitation d'hydrocarbures *on-shore* en Argentine

Introduction

À l'instar d'autres pays de la sous-région, le sous-sol argentin est doté d'une grande variété de richesses minérales dont plusieurs formations d'hydrocarbures dispersées à travers le pays, depuis la zone du Chaco jusqu'à la Terre de Feu. Durant une grande partie du XXe siècle, l'exploration et l'exploitation des gisements d'une part, la distribution et la commercialisation des matières premières d'autre part, sont assurées par des entreprises nationales dont le mandat consistait à assurer l'autosuffisance énergétique. La fin du siècle a, cependant, été marquée par des politiques d'inspirations néo-libérales (ouverture des marchés, entrées de capitaux étrangers et privatisations, flexibilisation laborale, etc.) et de nouvelles dynamiques sectorielles (*boom* des *commodities* en raison de la demande des marchés émergents, innovations technoscientifiques, etc.). Ces changements ont largement participé à l'apparition de nouveau « front pionnier » des hydrocarbures, qu'on entende cette expression comme une expansion spatiale ou dans le sens d'une exploration et d'une mise en exploitation de gisements autrefois inaccessibles ou non rentables.

Dans le cadre de cette communication, il s'agit de s'attarder sur la critique ordinaire que les habitants comme les militants adressent à une infrastructure élémentaire de ces projets : les *picadas petroleras* (les routes et chemins d'accès) et les bases d'exploitation. Les fronts pionniers progressent avant tout grâce à l'ouverture de chemins et d'axes de pénétrations qui impliquent la destruction ou, *a minima*, la réduction de l'existant. Le traçage de ces routes pétrolières, en particulier dans les zones arides de la Patagonie du Nord, s'accompagne d'une série de nuisances qui affectent les économies de subsistance, les pratiques quotidiennes, les représentations symboliques, les régimes épistémiques adossés à des biomes, les considérations paysagères, etc.

Quelques questionnements peuvent aiguiller l'investigation sur le statut des infrastructures les plus élémentaires des systèmes extractifs. Quels genres d'opérateurs sont-elles ? Comment chaque partie prise indépendamment agit-elle sur le statut des choses avec lesquelles elles viennent à s'engager, à tisser des relations ? Quels partages sensibles, quels partages ontologiques se donnent à voir dans la constitution de ces infrastructures ? Ces différentes questionnement permettraient de préciser davantage cette notion de « marge extractive » : marge par rapport à l'activité extractive, mais aussi marginalisation de ce qui entoure ces infrastructures.

Ethnographies de la route et des infrastructures

De nombreux travaux ont été consacrés à l'anthropologie des infrastructures (parfois confondues avec celle des réseaux) au point de formaliser des méthodologies d'études (Star, 1999).

À première vue, les routes et les bases d'exploitations pétrolières participent du macro-système technique de l'extraction des hydrocarbures. Par macro-système, on peut entendre un dispositif technique hétérogène composé d'une infrastructure matériellement intégrée et couplée sur de larges espaces et dans la longue durée. La structure et l'orientation du macro-système technique est tributaires des objets techniques qui le compose d'une part, et des stratégies des acteurs qui en tire de la puissance et font jouer leurs intérêts grâce, avec ou contre lui. Aussi, il se trouve au cœur d'enjeux de pouvoir relatif au contrôle, à la circulation et à la distribution des flux de matières ou de personnes qu'il organise. À cet égard, il dispose aussi d'une certaine autonomie à l'égard d'autres

systèmes socio-techniques existant par ailleurs dans la société et vis-à-vis de qui il occupe souvent une position de support et de soutien. Ce faisant, le macro-système technique est parfois présenté comme une formation socio-technique à la fois autopoïétique, capable de s'engendrer elle-même sous l'effet de son programme ou de sa logique interne, et à la fois en recherche d'homéostasie ce qui conduit parfois le macro-système à « faire sécession » de ses environnements immédiats pour constituer sa propre spatialité. Enfin, les macro-systèmes techniques ne sont pas dépourvus de vulnérabilités qui ne réduisent pas aux accidents normalisés ou aux risques, mais ouvre sur les périls et les menaces (Gras, 1997). À une échelle plus fine, les routes et les bases remplissent les mêmes fonctions en tant que sous-système localisé au niveau de l'*upstream* c'est-à-dire de l'exploration et de la production (E&P). Brian Larkin rappelle, lui, que les infrastructures « reveal forms of political rationality that underlie technological projects and which give rise to an "apparatus of governmentality". But infrastructures also exist as forms separate from their purely technical functioning, and they need to be analyzed as concrete semiotic and aesthetic vehicles oriented to addressees. They emerge out of and store within them forms of desire and fantasy and can take on fetish-like aspects that sometimes can be wholly autonomous from their technical functions » (Larkin, 2013 : 328-329).

Les infrastructures et parmi elles les routes ont ainsi une ontologie propre, sorte d'amalgame entre technique, administration et normes, formes de régulations et conventions, ingénierie financière, matières vivantes, mais aussi support d'usages et de pratiques. De sorte qu'étudié une infrastructure comme une route c'est toujours s'atteler à la description et l'étude d'un réseau ou d'un système. La manière d'approcher une route s'ouvre ainsi à une multitude de cadrages selon les contextes et les actants qui sont enrôlés dans sa constitution et son maintien (Dalakoglou & Harvey, 2012). La route entretient une relation étroite et complexe avec les problématiques de modernisation, de connectivité, d'enclavement et de désenclavement, de circulation et de déplacement, d'appropriation et de spoliation, etc. Elle encadre, en fait, l'un des éléments constitutifs des modernes : leur accès à la mobilité, quoique différencié et situé. La matérialité de la route constitue un des points saillants des ethnographies produites sur cette infrastructure (Kernaghan, 2012 ; Nielsen, 2012). La route entretient encore une relation particulière aux temps et aux rythmes qui s'entremêlent en elle (Klaeger, 2012), mais aussi avec les époques en tant qu'infrastructure paradigmatique de la modernité que ce soit dans les espaces postsoviétiques (Dalakoglou 2010 et 2012 ; Pedersen, 2011) ou asiatiques (Khan, 2006). Les routes participent ainsi des imaginaires et ont souvent constitué des puits de réenchantement de la modernité (Masquelier 2002 ; Harvey & Knox, 2012). Elles se présentent encore comme des interfaces plus ou moins ouvertes (Pedersen & Bunkenborg, 2012), sorte de jointure dans l'espace ou, à l'inverse, de saillie disjointe comme dans les non-lieux de Marc Augé (1992) ou parce qu'elles défont les lieux à l'instar d'un « délieu » (Prado, 2010).

Les médiologues se sont aussi attachés à la question en la considérant dans toute son ambiguïté et sa versatilité. Qu'est-ce qu'une route pour les médiologues ? Régis Debray en adresse d'abord le caractère évident, de ce qui « gît en dessous » de tout notre rapport à l'espace, qui en est le substrat et le principe. À cet égard, elle apparaît rarement comme un objet digne d'investigation : « L'homme […] ne paye pas ses dettes aux infrastructures […] l'histoire concrète des "porteurs" est reléguée aux marges » alors que l'« ivresse circulatoire suppose l'inerte, le terne aménagement » (Debray, 1996 : 7). François Dagonnet propose de l'approcher en termes d'infinité et de dépassement. La route est « dans les lieux, ce qui dépasse "le lieu" puisqu'elle en relie plusieurs. Elle est le type même de "la relation", ainsi que du mouvement ou du passage […]. La route assemble les opposés […] en ce sens qu'elle est à la fois la solidité terrestre (vous pouvez poser vos pieds ici, sans crainte : le sol a été préparé à les recevoir) et le mouvement, l'ailleurs, le non-stationnement — une sorte de matérialité qui pousse à la mouvance » (Dagonnet, 1996 : 22).

Les médiologues ne sont pas avares de typologies et de considérations phénoménologique et morale sur la route. Dagonnet, par exemple, se demande ce que l'autoroute fait à la route, ou plutôt comment elle en escamote le principe. C'est un tracé large qui n'appartient plus à la communauté et qui, d'ailleurs, n'arrive plus jusqu'à la communauté, et que l'on emprunte souvent en payant. Elle brise l'infinité qui s'y était logée puisque l'on peut entrer et sortir de l'autoroute qui fonctionne comme un ensemble fermé d'une part, mais aussi parce que la possibilité de l'aller-retour souffre d'une technicité qui sépare et brise en deux la bidirectionnalité de la route d'autre part. L'autoroute n'est plus un labyrinthe et un lieu de flânerie, mais un conduit, un couloir, dont l'effet est renforcé par la politique dromologique qui en est à l'origine. Bougnoux, quant à lui, insiste sur la différence fondamentale qui oppose la route au chemin. La première est affaire d'institution et d'ordre symbolique, de représentation, de commun. La seconde relève de l'aventure personnelle et du parcours. Ce qui ne signifie pas que l'une et l'autre s'excluent, mais elle relève d'une expérience fondamentalement différente (Bougnoux, 1996) et se donne à voir plus volontiers dans l'œuvre d'un Pierre Sansot, sans cesse attentif aux bas-côtés constitutifs des pratiques hodologiques (Sansot, 1996) ou de Huyghe pour qui le territoire est un cheminement constant qu'il faut se représenter comme autant de lignes emmêlées que comme des routes bien définies (Huyghe, 1996).

La plupart des médiologues adressent la question de l'ambivalence et de l'ambiguïté des routes. Debray évoque l'« Abornement, circonscription, enracinement ; arrachement, transhumance, délivrance » (Debray 1996 : 8). À la fois fermeture vis-à-vis du monde, et media de l'arrachement au lieu. Bougnoux distingue d'abord la capacité de nivellement contenue dans les routes puisqu'elles construisent une « *isotopie*, une standardisation ou une mise à niveau sociale, collective, de l'espace […] aucune isotopie ne va de soi, c'est un artefact opposé aux morcellements primaires, une correction infligée à l'insoumission primitive des espaces » (Bougnoux, 1996 : 47). La route produit des équivalences, de la mesure, de la norme. Huyghe discute plus volontiers de son aspect cinétique : « on peut la voir comme la forme statique (elle est construction, structure et continuité, ouvrage qui perdure, concrétisation) ou comme facteur dynamique (itinéraire projeté ou mémorisé, possibilité de mouvement, ouverture vers une circulation) » (Huyghe, 1996 : 52). La route est ainsi l'espace qui se définit par l'orientation et la directionnalité. Elle est aussi pleine d'intentions et de savoirs qui se partagent et se transmettent. Elle est affaire de mémoire et de transmission, une performance qu'il faut entretenir : la « route accomplie suppose la route calculée, projetée, mémorisée, représentée, voire mythifiée, imaginée » (Huyghe, 1996 : 57). Il ajoute néanmoins qu'elle est aussi un vecteur qui s'enrichit et s'accompagne de « bruits », de perturbations. Porteuse de différence et de décalage, de transformations et de transmutations. Sous cet aspect la route est nécessairement médiatrice : vecteur d'indices, de traces, de valeur qui s'ajoutent.

En suivant, Casper B. Jensen (2015 ; Jensen & Morita, 2015), je souhaite entreprendre ici une « anthropologie décentrée des infrastructures » qui ne pose pas de limites *a priori* entre dispositifs socio-techniques, matérialités inhérentes aux technologies et aux espaces, ou encore imaginaires socio-politiques investis dans les projets d'exploitation d'hydrocarbures. À partir de plusieurs enquêtes de terrains réalisées dans le cadre de recherche doctorale en 2018 et 2019, puis postdoctorale en 2022, ainsi que de sources journalistiques cette communication propose d'énumérer ces critiques et de discuter les multiples dimensions — sociale, environnementale, symbolique, esthétique, etc. — il s'agit de documenter comment une infrastructure aussi élémentaire que la route ou l'aire d'exploitation, sans s'attarder sur les aspects de haute technologie ou de méga-infrastructure, changent radicalement les rapports pratiques et symboliques quotidiens des populations vivant à la superficie des gisements. Ce texte invite à questionner les implications sociopolitiques qui sous-tendent l'aménagement viaire dans lequel se traduit un souci ordinaire, mais aussi à explorer les

diverses épreuves que la *picada* fait subir aux actants et aux relations sociomatérielles qui émergent à la conscience au contact de ces infrastructures.

Les voies de l'espace pampéo-patagonien : *rastrilladas* et *picadas petroleras*

Littéralement, une *picada* désigne un sentier que l'on ouvre dans un environnement boisé et des terres incultes. Dans certaines zones latino-américaines, elle désigne des courses automobiles illégales qui perturbent la circulation normale. En ce sens, les *picadas petroleras* sont des routes que l'on ouvre à différents moments de l'exploration et de la production (sismique 3D et perforation des puits principalement) dans des environnements « incultes » afin d'accéder aux zones d'exploitation.

Sur quelques problématiques des *picadas petroleras*

À plusieurs reprises, lors de mes terrains de recherches doctorales en 2018 et en 2019, des militants et des habitants me présentent des photos satellites des champs pétrolier[1].

Ainsi, lors d'un entretien, un membre de l'Observatorio Petrolero Sur, un organe d'investigation journalistique lié à Oil Watch et la Fondation Rosa Luxembourg, me présente une série de ces photos, dont il affirme qu'elles représentent des bases d'exploitation de la formation Vaca Muerta. Ce moment de l'entretien sert alors à illustrer son discours sur l'impact de l'emprise spatiale des exploitations d'hydrocarbures dans la région. Il explique ainsi que les routes ne détruisent pas seulement les pâturages, elles génèrent du stress et compliquent la reproduction du cheptel en raison du transit de véhicules inhabituel dans ces zones :

> « Par exemple, un des principaux problèmes, dans nos territoires, entre les paysans et les entreprises c'est le problème des animaux. Pourquoi ? Parce que les entreprises ouvrent beaucoup de routes, beaucoup de picadas, pour apporter [des équipements] à ses gisements et donc de là, commencent les vols [de bétail]… Je ne dis pas que ce sont les ouvriers des entreprises qui le volent, mais qu'en raison de l'ouverture d'autant de routes tout devient incontrôlable… […]. Ce que génère le transit d'autant de camions et d'autant de choses pernicieuses […], ça génère beaucoup de mouvement, beaucoup de vibration, beaucoup de bruit. Donc, toi t'étudies les campos qui n'avaient pas d'activité pétrolière et qui ont commencé l'activité avec, avec du fracking, le nombre de naissances d'animaux a baissé considérablement entre l'année où il n'en avait pas, disons, et l'année où ils ont commencé à l'avoir. » (journaliste, Río Negro, 2018)

Plus tard, au cours de l'entretien, j'aperçois un tableau qui figure une tour de perforation qui s'élève au-dessus d'une frondaison d'arbre. Au premier plan, la branche bien garnie d'un pommier domine la scène. Même si l'œil est captivé par les couleurs chatoyantes de la branche, quelque chose dans la composition l'attire ailleurs, à l'arrière-plan. Une forme floue et métallique se détache dans le fond. Loin au-dessus de la ligne régulière tracée par les peupliers s'élève une tour de perforation dont la charpente d'acier se confond presque avec le bleu-blanc-gris du ciel. Elle porte l'inscription 101, comme une de ces leçons élémentaires, la première étape d'une série amenée à se poursuivre. La branche et la tour suivent deux lignes verticales, parallèles, comme si elles étaient engagées dans une

[1] Plus tard, je comprends qu'il s'agit là d'un geste commun et partagé par les opposants et certains habitants à ces exploitations d'hydrocarbures (non) conventionnels. Un geste popularisé notamment dans le documentaire *La guerra del fracking* dirigé par le député Pino Solanas.

course vers les sommets. À la fin, la tour l'emporte d'une courte tête. Pour les militants, la scène représentée sur ce tableau est une image d'Épinal. Comme l'explique le journaliste lui-même, elle a une vocation didactique. Elle décrit, avec une composition minimale, des lignes verticales et horizontales concurrentes, l'absurdité de la situation. Il explique alors que

> « Ma mère l'a peint parce que c'est comme si elle résume euh… beaucoup l'irrationalité humaine. Euh… donc nous montrons, nous essayons d'expliciter cette synthèse. Montrer que ça ne va pas, ce qui est irrationnel. Donc, t'as une production fruiticole… euh… à côté des tours, il y a rien de logique ni de rationnel. Elle a tenté d'exprimer ceci. » (journaliste, Río Negro, 2018)

En une autre occasion, un juriste membre d'une association de défense des rivières, Salvemos los ríos, dans la zone de la confluence des rivières Limay-Neuquén et Negro, répète le même geste. Pour défendre le discours qu'il tient sur la désertification produite par les implantations pétrolières qui terrassent le sol, il s'indigne des *picadas petroleras* qui sont ouvertes sans souci de rationalité apparent, et des bases d'exploitation qui se multiplient.

> « Personne n'ira vérifier si pour arriver à un puesto il y a deux chemins ou un seul. Et moi je peux te montrer des photos où en un point où il y a un puits pétrolier arrivent à ce, confluent à ce point plus de trente routes. Parce que le principe c'est que la ligne droite est la plus courte… Bon, voir la Caterpillar faire un chemin nouveau jusque-là. C'est un processus gravissime qui se produit depuis le sud de Mendoza, Mendoza, jusqu'aux confins de la Patagonie. Ce processus d'aggravation, d'exacerbation de ce processus de désertification. À cause de l'ouverture indiscriminée de routes. Qui peut supporter tout ça ? Un homme qui élève des moutons qui ont de moins en moins de moutons parce qu'il n'a plus de pâturages ? […] chaque fois il y a de moins en moins de ces herbes sèches qui ressemblent à des plantes sèches, mais elles sont vitales n'est-ce pas ? Parce qu'ici c'est aride, c'est la steppe, mais ce n'est pas inerte ni improductif. Ça produit de la biomasse euh… et de la vie, ça soutient la vie, la vie propre à la steppe patagonique. Mais sans ces herbes il n'y a pas de vie. » (juriste, Neuquén, 2018)

Les routes constituent l'une des causes identifiées par cet individu de la désertification de la région. En détruisant les buissons, elles font également disparaître des pâturages si rares et si précieux pour les éleveurs transhumants de la région, de sorte que ce qui apparaît comme des herbes folles, des yuyos, sont en fait des sources de vie pour le bétail, et donc pour les hommes. La vie disparaît donc deux fois. La première lorsque les bêtes ne trouvent plus de buissons sur lesquels s'alimenter et la seconde lorsqu'elles ne mettent plus bas. Le second militant poursuit ses explications en précisant que, face à ces conséquences indésirables du fracking, les pasteurs abandonnent de plus en plus le mode de vie transhumant pour se concentrer sur des élevages de corral, modifiant ainsi en profondeur leurs pratiques itinérantes. De sorte que le mode de vie pastoral disparaît avec les plantes et avec les bêtes.

Rastrilladas : des voies « authentiques » ?

Pourtant, à y regarder de plus près, ces *picadas petroleras* ne sont pas des éléments paysagers ou infrastructurels tout à fait étrange ni étranger, du moins d'un point de vue formel.

Le sous-continent n'était pas dépourvu d'un réseau viaire précolombien. On retient souvent, à titre d'exemple topique, le *Qhapaq Ñan*, le chemin de l'Inca qui s'est étendu jusque dans la région du Cuyo en Argentine. Similairement, l'espace pampéo-patagonien était lui aussi parcouru par de nombreuses routes qui reliaient cette région au versant occidental des Andes. Ces routes, appelées *rastrilladas*[2],

[2] En France, un équivalent de ces routes de transhumance serait les drailles que l'on retrouve, notamment, dans le Massif central.

désigne de manière générale l'ensemble des voies de communication des peuples autochtones et sont donc affines des *sendas* (sentiers), *huellas* (pistes, traces, empreintes), caminos (chemins) ou encore *carriles* (*voies*). Elles consistaient en des pistes dont la larguer et la profondeur variable qui dépendaient du trafic (bétail et chevaux de la transhumance, migrations et déplacements des *tolderías*, ou encore expédition de *malón*) et en indiquaient l'importance — allant de quelques mètres à plusieurs dizaines de mètres de largeur, et jusqu'à deux mètres de profondeur raclés et tassés par le passage récurrent des troupeaux et des humains.

De nombreux travaux ont été consacrés à ces *rastrilladas*, principalement par des archéologues et des géographes, en s'appuyant sur les récits d'explorations, de missions ou de conquête d'une part et sur les éléments paysagers qui laissent encore deviner leur existence aujourd'hui à l'aide de la géomatique.

Selon ces chercheurs, les *rastrilladas* permettent d'approcher la territorialité propre aux peuples autochtones (Curtoni, 1999, 2004 & 2007). Par exemple Rafael Curtoni distingue trois dimensions d'occupation de l'espace : effectif et permanent, temporaire, occasionnel et éphémère. Il estime aussi, avec d'autres. Les *rastrilladas* permettent aussi d'analyser la distribution spatiale de ces sites d'occupation de sorte que les connexions entre différentes implantations décrivent tantôt des formations radiales ou circulaires qui refléteraient la cosmologie des peuples autochtones en même temps qu'elles représenteraient la structure socio-politique de ces premières nations. Les travaux ont, en même temps, documenté comment cette architecture circulaire ou radiale avait tendance à changer à mesure que les *rastrilladas* s'approchent de la *frontera sur* (de l'État argentin) où elles se font plus directes, plus utilitaires afin de faciliter la pénétration rapide, dans le cas des *malón* notamment (Curtoni & *al.* 2022). D'autres indiquent que l'orientation obéit également à des conditions plus pragmatiques liées à la géomorphologie (présence de zones humides, de cours d'eau ou de puits, de zones de pâturages, de forêts, lieux cérémoniels) ou encore à l'évitement de sites prohibés (cimetières, lieux « *engualichados* ») (Mollo 2028).

Une grande partie de ces axes de communication ont été peu à peu abandonnés à la suite de divers événements : « Conquista del Desierto » qui définit de nouveaux maillages viaires et polarités territoriales en même temps qu'elle fait disparaître les usagers des *rastrilladas*, installation du chemin de fer ou de routes pour véhicule à moteur qui vont notamment modifié les pratiques pastorales ou encore simplement en raison des enclosures qui imposent de clôturer les propriétés quitte à tronqué ces chemins. Aujourd'hui, la plupart de ces voies n'existent que dans certaines pratiques transhumantes ou à défaut dans les mémoires collectives, ou alors elles se détectent grâce à des indices topologiques ou du biome comme, par exemple, les *caldén* qui étaient autrefois alignés sur ces chemins.

Une « architecture » de la voie ?

D'un point de vue formel, les *picadas petroleras* et les *rastrilladas* sont très similaires. Les unes comme les autres témoignent de l'existence d'un ordre territorial soutenu par un maillage de voies qui révèle l'existence d'un ordre socio-politique. Physiquement, leurs empreintes respectives peuvent être tout à fait équivalentes. C'est pourquoi d'autres questionnements relatifs aux usages et aux opérations de traductions dont sont à l'origine ces voies, et notamment les *picadas petroleras*, doivent être questionnés.

Dans *Architecture de la voie*, Eric Alonzo (2018) retrace l'évolution historique et conceptuelle de l'infrastructure viaire. Sans entrer dans le détail de sa démonstration, il nous importe ici de suivre quelques-uns de ses développements pour savoir où la *picada* pourrait se situer dans le continuum qui va du sentier à l'autoroute, en passant par la matrice moderne qu'ont constituée les voies

pittoresques des jardins pour penser les routes, mais aussi en s'attardant sur la voie ferrée puisque la *picada* semble entretenir avec elle une lointaine parenté.

Vus du ciel, les champs pétroliers donnent l'impression d'un jardin français avec ses allées rectilignes qui relient des placettes, un maillage qui enferme et contraint le « Désert » de la steppe. Les *picadas* ouvrent ainsi des perspectives axiales, directes et totalisantes qui font écho à une logique de domination et de contrôle de ces espaces. Ces routes s'embarrassent rarement de lignes courbes, plus pittoresques dans la théorie des jardins, dont la raison d'être réside dans cette capacité à dévoiler dans chaque virage de nouveaux paysages, c'est-à-dire de nouvelles manières d'appréhender l'espace. Là où les courbes recherchent une certaine « naturalité » et se pensent comme un dispositif cinétique qui multiplie les points de vue pour le flâneur, la ligne droite obéit à une rationalité industrielle et marchande.

La matérialité de la voie a son importance et contraint les représentations, les appréciations et les expériences que l'on s'en fait (Bennett 2010). Les *picadas petroleras* sont généralement, à l'exception des tronçons bitumés, des chemins de graviers et de sables (*camino de ripio*) sur lesquels circulent des SUV et les lourdes machineries de chantiers. À première vue, et à la différence des *rastrilladas*, les *picadas* sont donc bien des routes automobiles. Le poids de ces véhicules, combinés à leur taille (celle de leurs roues), a alors tendance à former des ornières dans la piste : les *serruchos*. La piste ainsi cisaillée fait doublement écho aux anciennes voies carrossables qui disposaient des saillies pour la circulation des charriots, mais aussi aux voies ferrées. En effet, à l'instar des chemins de fer, les *picadas* sont des voies souvent entièrement neuves, qui ne sont pas bâties sur l'ancien et qui ont même tendance à le remplacer ou à le rectifier. Ces routes engendrent des réseaux neufs qui entravent et éradiquent les fonctionnements anciens et provoquent parfois une étanchéité fonctionnelle à l'égard de l'environnement. Les *picadas* traversent l'espace, mettent à mal les socialités et les économies de proximité, anéantissent les formes de circulations et les vélocités pittoresques. Enfin, les *serruchos* imposent même un style de conduite qui consiste à de ne pas dévier du « rail », car autrement la piste est trop sale, trop dangereuse. Sécurité acquise au prix d'une expérience vibratoire de la route qui laisse exsangues les conducteurs qui vont du *puesto* à la ville sans un véhicule moderne. Les vibrations ressenties à la conduite sont parfois interprétées comme de lointaines réminiscences des campagnes de prospection sismique, des perforations de puits, ou encore de la sismicité induite. L'absence de goudronnage est, en outre, à l'origine d'une projection de poussières dans l'espace et dans l'atmosphère sans commune mesure avec celle soulevée par le passage de la transhumance. Poussière qui vient ensuite se déposer dans les alentours et étouffant la rare végétation présente d'après les *puestero s*.

Avec Alonzo, on peut considérer que la voie pétrolière s'insère dans le paradigme du flux, de la libération du mouvement et de la multiplication des potentialités de déplacement. Les champs pétroliers se présentent en fait comme des recherches constantes d'optimisation du maillage entre les plateformes, et avec le reste du macro-système technique. L'ouverture indiscriminée de chemins n'est en fait que la traduction des nécessités circulatoire, presque hygiéniste, des logiques industrielles et marchandes.

Habiter et se mouvoir, passer et se déplacer

Les militants s'inquiètent des conséquences de la prolifération de ces routes comme on peut l'apercevoir sur les images satellites de la concession Loma Campana, près de la ville d'Añelo, dans la province de Neuquén qu'ils aiment montrer. Comparons maintenant cette représentation satellite avec le croquis dressé par un *puestero* du gisement mendocino de Puesto Rojas. Ces deux représentations permettent d'apprécier des glissements épistémiques qui servent à distinguer le

monde des hydrocarbures des mondes de la vie quotidienne des militants et des habitants à travers l'empreinte spatiale.

Sur le dessin du *puestero* , on note d'abord que la représentation des bandes routières varie en largeur. Les routes asphaltées, à deux voies, sont les plus larges, suivies par le río Salado dont l'épaisseur renvoie probablement à son importance plus qu'à son débit. Sur le côté gauche de la feuille sont représentées les voies, beaucoup plus fines, qui mènent au Puesto R. Cette gradation n'indique probablement pas un classement viaire où les voies les plus larges sont les voies de transit les plus importantes ou les plus rapides. La largeur indique plutôt l'emprise au sol de ces routes qui peut renvoyer à cette conscience du pâturage annihilé pour la construction de ces routes. Sur l'image satellite, la distinction entre les différents types de routes ne se manifeste pas tant à travers leur largeur que grâce à leur clarté. Selon la quantité de photons que le sol reflète et que le satellite a capté, certaines voies apparaissent d'emblée tandis que d'autres demandent un moment d'accoutumance. Même si au niveau du sol, aucun doute n'est permis sur la hiérarchisation de ces routes, depuis l'espace, qui est aussi dans une certaine mesure le point de vue de la cartographie euclidienne, on a l'impression que l'importance de la route s'évalue à la profondeur du sillon creusé par les va-et-vient des véhicules entre les plateformes. Dans ce régime de projection, la route est une trace soustractive.

Pourquoi s'être attardé sur ces documents mal fagotés et qui ont visiblement servi de brouillons à l'occasion ? C'est que, en suivant les analyses de Tim Ingold (2000), les cadres et les traits de ces plans disent bien comment les hydrocarbures mesurent le monde et comment les *puestero* s l'habitent. Ces plans se lisent et s'écoutent plutôt qu'ils ne se regardent. Le croquis du *puestero* est, certes, un tracé pour indiquer le chemin à un puesto voisin, c'est-à-dire un outil d'orientation fonctionnel avec un but en tête. Le présenter ainsi, toutefois, serait faire abstraction du processus de création du plan et du processus cognitif qui le sous-tend. À mesure qu'il dessine, il explique. Il parle donc. Son plan s'écoute avant qu'il ne se regarde. Les indications qu'il place sur les bords des bandes scandent son discours comme les ponctuations rythment un texte. Les symboles l'aident à déclamer, à annoncer une progression dans une histoire, celle qui mène de son puesto à celui de Don R. À mesure qu'il laisse des traces sur la feuille, il se lit et se relit, et vérifie que l'auditoire suit. Au besoin, il reformule. Son plan est aussi un texte qui autorise des lectures transversales, car en racontant et en dessinant il sème des indices qui tirent l'histoire dans leurs directions. Plusieurs figurés indiquent d'autres embranchements. En narrant et en représentant, il ne peut s'empêcher d'indiquer que le chemin efficace recherché par les étrangers concentrés sur leurs investigations n'est qu'un élément d'une trame plus complexe. À droite, il a dessiné un autre chemin, vers un autre puesto qui contourne le poste de contrôle pétrolier et la tranquera fermée par un cadenas, deux obstacles insurmontables avec un véhicule, mais étrangement incapables de freiner un troupeau de caprins et leur pâtre. C'est pourquoi il n'a pas signalé la route située derrière le cadenas. De toute façon, l'histoire qui va se dérouler ne pourra pas emprunter cette voie. Les voies qu'il a tracées ne sont pas seulement des descriptions du réel. Ce sont des lignes de vie, car les bandes indiquent des chemins parcourus. C'est une forme de connaissance qui progresse avec ce qu'elle a sous les yeux, avec ce que ses oreilles captent, avec ce qui tombe sous la main et avec tous les sens capables d'un ressentir : une connaissance sensible, attentive et attentionnée.

Rien de tel avec l'image satellite qui sert aux militants à illustrer l'empreinte territoriale des hydrocarbures. Elle se donne d'emblée comme un tout. Aucune trace narrative ne la sous-tend. Personne ne se présente pour la raconter, on l'explique et la dénonce. Rien n'indique par où commencer ni par où finir. Aucun endroit où tirer sur un fil qui dépasse de la bobine pour la démêler. Les sillons creusés dans le sol réfléchis par la lumière ne sont pas des chemins ou des sentiers. Ils n'ont

rien à voir avec les lignes de vie du *puestero* . En témoigne d'abord leur rectitude comme l'avait souligné le juriste. C'est une ligne qui ne s'embarrasse pas de la matière présente, c'est une ligne de l'esprit. Elle trace donc, non pas un chemin, mais un conduit. Elle achemine les hommes et les matériaux jusqu'aux plateformes, et de celle-ci elle rapporte le pétrole ou le gaz le long des mêmes tracés. Surtout, elle doit le faire avec efficacité et rapidité pour respecter la discipline industrielle. Car la ligne droite des hydrocarbures permet de survoler l'espace et de connecter des points, ces quadrilatères qui donnent l'impression de contempler, depuis l'espace, un circuit imprimé d'une puce électronique. Ce qui importe dans ce territoire moucheté n'est pas le voyage, c'est la destination. Tant et si bien que les routes ne manquent jamais de connecter les quadrilatères entre eux comme si la moindre rupture anéantirait l'efficacité du réseau. Le croquis du *puestero* ne s'embarrasse pas d'une telle précision. Le chemin mène au seuil de l'habitation. Entre la fin du sentier et le pas de la porte, dans cet espace indéterminé, il y a encore une effusion de vie. Certes, les lignes des hydrocarbures connectent et en cela elles relient, elles créent du lien. Mais on ne peut s'empêcher d'y voir une liaison artificielle, forcée. Ces lignes établissent des liaisons d'autorité, soutenues par la puissance et l'efficacité de l'argent et de la technique. En outre, le réseau d'un champ d'hydrocarbures est un ensemble de lignes assemblées et construites sans s'embarrasser des gestes. Plus justement, c'est un filet qui sert à capturer l'espace, car les *picadas* effacent les sentiers jusque dans la mémoire des hommes, jusque dans les itinérances des *puestero* s qui préfèrent encore utiliser ces routes larges et plus confortables que les sentiers caillouteux. Il n'en demeure pas moins que ces lignes sont des marques d'occupation et non des traces d'habitation.

La différence entre ces deux façons d'appréhender le déplacement dans ce Désert tient à la distinction qu'Ingold formule entre le trajet (du *puestero*) qui longe les lignes et le transit (du petrolero) qui traverse l'espace en suivant des lignes sans substances :

> « […] le voyageur itinérant adapte constamment son mouvement — son orientation et son rythme — à ce qu'il perçoit de l'environnement en train de se découvrir sur son chemin. Il observe, il écoute, et ressent ce qui se passe, tout son corps est sur le qui-vive, attentif aux innombrables indices qui, à tout moment, peuvent l'inciter à modifier sa position […]. Ce qui fait la spécificité du transport n'est pas le recours à des moyens mécaniques; il s'illustre plutôt par la dissolution du lien intime qui, dans le trajet, associe la locomotion et la perception. Le voyageur transporté devient un passager, lui-même ne se déplace pas : il est déplacé d'un endroit à un autre. Ce qu'il voit, entend et ressent au cours du transport n'a absolument aucune incidence sur le mouvement qui le fait avancer. » (Ingold, 2014 : 105)

Alors que le *puestero* se tisse un chemin dans le monde et qu'à force de tisser dans un sens puis dans l'autre il forme une maille, le *petrolero* ne peut jamais atteindre ce degré de proximité ou d'« intimité ». Il erre sur une surface qu'il a étirée des profondeurs. Le *puestero*, lui, assemble divers éléments, de la roche, de l'eau, de la poussière, de la sueur, des excréments, des empreintes, des sentiers et mille choses encore faites de gestes.

La *picada petrolera* comme épreuve

Les routes, les *picadas petroleras*, altèrent les mobilités et les spatialités, transforment les rapports aux entours et fondent de nouvelles relations sociomatérielles. Elles font subir aux environnements une foule d'épreuves qui en change les statuts et modifient les pratiques associées. L'ontologie de la *picada petrolera* doit donc s'évaluer non pas seulement à l'aune de la description que l'on peut en donner, mais aussi au regard de ce qu'elle fait aux entours. Comment faire sens de ces différences d'interprétations et de vécues sur la voie ? Qu'est-ce que la *picada petrolera* fait, que ne font pas les

voies « traditionnelles » comme les *rastrilladas* ? Quelles épreuves et quelles opérations surviennent qui les rendent moins tolérables, moins acceptables ? Cette section propose d'énumérer quelques-unes des conséquences de l'actant *picadas* en tirant sur le fil des discours des *puesteros* et des militants dans le sens d'une interprétation et d'une imagination socio-anthropologique.

La voie pétrolière apparaît comme un opérateur temporel qui agit de plusieurs façons. Il pose d'abord l'existence d'un avant et d'un après. À ce titre, la *picada* est productrice de nostalgie et révélatrice d'attachement à des formes anciennes de faire et de penser liées aux voies préexistantes. Comme ailleurs, elle est aussi symbole d'entrée dans la modernité, quoique de manière indirecte et inégale. Ou plutôt, elle agit comme le dispositif d'investigation de l'anthropologue de Johannes Fabian en instaurant un régime de « co-temporalité » avec les entours qui souligne, dans le même mouvement, la « non-simultanéité du simultané » (Fabian, 2017). La route pétrolière se trouve également associée à des périodes et des personnages politiques — la gestion provinciale du Movimiento Popular Neuquino et des notables locaux (pour les *puesteros*) dans le cas de l'exploitation de Vaca Muerta ou encore au temps du capitalisme global et de l'échange inégal sous-tendu par des blocs hégémoniques transnationaux (pour les militants).

La transformation du rapport à l'histoire des lieux s'accompagne alors d'une modification de la mémoire collective à leurs égards. En premier lieu, les anciens chemins, parmi lesquels les *rastrilladas*, sont relégués au statut de « traces » (*huellas*), des rémanences d'anciennes pratiques dépassées et destinées à l'oubli. La voie pétrolière produit l'obsolescence non seulement des chemins, mais aussi des connexions et des relations qu'elles soutenaient. La multiplication des chemins provoque un appauvrissement de la relation au monde puisqu'elle ne se double pas de la création de relation avec ce à quoi elles mènent. Les *picadas* ne sont pas des pistes appropriées pour toutes les mobilités on l'a vu. Elles sont aussi remplies d'obstacles et de barrages qui empêchent de poursuivre le trajet. Prises ensemble, elles forment souvent un dédale qu'il est parfois difficile d'explorer tant il change le rapport au paysage et au point de référence. S'il est vrai qu'elles permettent aussi l'accès plus facile et plus rapide à certaines portions de l'espace dans la steppe, elle constitue aussi des voies d'évasion des plus jeunes vers la ville. En ce sens, les *picadas petroleras* hypothèquent le futur de la vie transhumante.

Les *picadas petroleras* sont à l'origine d'impacts paysagers qui ont des conséquences écologiques, spirituelles et morales. Le traçage de ces routes se réalise souvent sans l'aval des habitants, quand bien même des cadres réglementaires obligent à consulter les populations riveraines des champs pétroliers, notamment dans le cas des populations autochtones[3]. Les chaussées creusées à l'occasion des campagnes sismiques et de la perforation des puits font ainsi peu de cas des maigres ressources de la steppe, pourtant vitale pour les éleveurs transhumants. En arasant le sol et en faisant disparaître la végétation, ces voies participent en même temps à l'érosion du sol et à l'ensablement de certains lieux. Les dégâts sont aussi spirituels puisque la logique industrielle et marchande impose souvent de sacrifier certains sites d'importances (sources taries, montagnes décapitées ou lissées, *rewe*, déplacement des bornes géographiques des *campos*, etc.) de même que l'abandon des *sendas*, *caminos* et *huellas* troublent l'apparition des *señal* et de la communication avec les *newen* de la cosmologie mapuche. De la sorte, les routes réorganisent le « partage du sensible », en le dépouillant en grande partie de sa diversité.

Les *picadas* réforment aussi les usages de l'espace en changeant les modalités de la mobilité. En introduisant des machineries lourdes et pesantes, puissantes aussi, les voies pétrolières instituent une lutte latente pour avoir le droit de circuler, mais surtout de circuler à une vitesse donnée et possible.

[3] Dans le cas argentin, il s'agit de la convention 169 de l'Organisation Internationale du Travail et de la Ley 26.160.

Les *picadas* changent ainsi le régime dromologique de ces espaces en leur insufflant un surplus de vélocité que peuvent rarement atteindre les *puesteros*. Mis en minorité dromologique dans leurs espaces de vie, leur manière de se mouvoir avec les troupeaux se convertissent en problème. En effet, le danger ne vient plus de la puissance mécanique, mais de ceux qui ne comprennent pas qu'ils ne sont pas les usagers « moyens », « attendus », de ce genre de voie. En n'accédant pas à la bonne vélocité, les *puesteros* deviennent des déviants. Le Code de la route en vient à remplacer un usage social de la *rastrillada*.

Le chemin pétrolier est aussi un opérateur d'occultation et de spectralité. Les *picadas* sont doublées de routes plus ou moins invisibles. Les déblais qui lui donnent son aspect de fortification, de route creusée, et donc de parenté avec les *rastrilladas*, sont en fait souvent les zones d'enterrement des oléoducs et gazoducs, qui émergent parfois en raison d'une malfaçon, d'une érosion éolienne ou d'un grattage d'un animal. Ailleurs, ils abritent les *anacondas*, ces aqueducs qui alimentent les plateformes en pompant l'eau des rivières. Toujours est-il que les substances qui circulent doivent demeurer dans les tubes. Les hydrocarbures doivent être cachés et confinés, enterrés ou renvoyés dans les lieux les plus reclus. Cette cohabitation entre ces substances et les humains n'est possible que lorsqu'elles restent dissimulées et occultées par les dispositifs techniques adéquats. Le tube se convertit en rempart contre les épanchements néfastes : puits, pipelines, réservoirs, citernes et jusqu'aux pompes à essence en sont les gardiens modernes. Les défaillances de ces systèmes seraient une double trahison pour les Hommes de la modernité. Une première fois, car ils violent le mythe de la maîtrise prométhéenne de la Nature. Une seconde fois, lorsqu'ils répandent la sève toxique du sous-sol dans le monde des vivants et modifient l'économie sensible. Le tube n'est qu'un rempart contre le déversement ou de l'enveloppement de la vie par les forces chtoniennes. La *picada* et ce à quoi elle mène est alors source potentielle de désordre : déversement, accident, perte, mort, etc.

Dans l'ensemble, parce qu'elles transforment des rapports socio-spatiaux et des relations socio-matérielles, les *picadas petroleras* peuvent être analysées comme des productrices de vulnérabilités multidimensionnelles. Ces multiples altérations sociomatérielles participent en cela d'une sorte d'évidement ontologique. Les mondes de la vie des habitants sont recodés sous la forme de spatialité primordiale qui s'offre à l'ingénierie viaire et pétrolière, à l'état d'objet sans agentivité, qu'il faut modeler pour faciliter le transit. Les *picadas* constituent le témoin d'un géontopouvoir (Povinelli, 2016) qui opère aussi bien à travers le macro-système technique complexe et global de l'extraction, de la circulation et de consommation des hydrocarbures, qu'à l'échelle plus localisée des champs patagoniens. La route distribue les dignités ontologiques, entre ce qui relève du vivant et du non-vivant, et permet de contrôler la prolifération de ces ontologies, de les réduire et de les (re)distribuer selon des logiques propres à la situation. Elles fonctionnent comme un mécanisme d'inclusion-exclusion de ce qui peut recevoir du soin et de l'attention ou non.

Conclusion

Les champs pétroliers génèrent une topologie ambigüe : inclusion involontaire d'espaces marginaux au travers des externalités (souvent négatives) et exclusion parallèle de mondes sociaux préexistants par action de fragmentation. Marge du point de vue du macro-système global de l'extraction d'hydrocarbure, ils marginalisent en retour, par le biais d'infrastructures viaires notamment, les espaces dans lesquels ils sont enclavés. Par un jeu d'échelle et de réseau, les champs pétroliers permettent d'ouvrir des fronts pionniers et de mettre à disposition des espaces encore délaissés par le capitalisme tardif. Toutefois, cette intégration se fait au prix d'une série d'épreuves susciter par les infrastructures qui transforment l'économie ontologique des lieux. N'est intégré, *in fine*, que le strict nécessaire à l'exploration et à l'exploitation, tandis que se trouvent mises au ban toutes les petites socialités perturbatrices qui ne peuvent être intégrées par le système extractiviste.

Ces fragments sur les *picadas petroleras*, invite, à la suite d'autres travaux à considérer ces éléments de l'infrastructure extractiviste comme des sites propices au recensement de formes de critiques ancrées. Ils rappellent que l'on peut aussi interpeller, depuis les marges, les macro-systèmes techniques comme celui des hydrocarbures et chercher dans ces formes d'énonciation subalternes, immergées, invisibilisées, des potentialités de renouvellement ou de déplacement de la critique.

Ces considérations sont dépendantes d'une approche ethnographique et phénoménologique. Il faut, à ce titre, rappeler, et accepter, que ces topiques de la route et de la plateforme, des *picadas petroleras* et des bases d'exploitation, sont une réalité construite au travers de la sensibilité de l'observateur qui est, en l'occurrence, d'abord celle de l'habitant et du militant qui pointent la chose, la touche et se trouve touchée par elle, et ensuite habillée par la parole du chercheur. Néanmoins, des approches plus positivistes recourant, par exemple, à la géomatique pour mesurer précisément l'empreinte et objectiver les logiques aménagistes à l'œuvre permettrait de compléter ce portrait.

Bibliographie

Alonzo E. (2018). *L'architecture de la voie. Histoire et théories*. École d'Architecture de la ville & des territoires/Parenthèses.

Augé M. (1992). *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Seuil.

Bougnoux D. (1996). « L'état des routes », *Cahiers de médiologie*, n° 2, 47-49.

Bennett J. (2010). *Vibrant Matter*. Duke University Press.

Curtoni R. (1999). « Archeological approach to the perception of landscape and ethnicity in the west pampean region, Argentina ». Mémoire de master. University College of London.

Curtoni R. (2004). « Territorios y territorialidad en movimiento : la dimensión social del paisaje ». *Etnia*, 46-47, 87-104.

Curtoni R. (2007). « Análisis e interpretación de las rastrilladas indígenas del sector centro-oeste de la provincia de La Pampa ». *Revista de Arqueología Histórica Argentina y Latinoamericana*, vol. 1, 65-92.

Curtoni R., Heider G., Gonzaléz-Roglich M., Houspanossian J. & Mollo R. (2022). « Las rastrilladas del centro de Argentina como reflejo de la territorialidad indígena y de frontera ». *Diálogo Andino* n°68, 35-45.

Dagonnet F. (1956). « Route, anti-route et méta-route », *Cahiers de médiologie*, n°2, 19-28.

Dalakoglou D. (2010). « The road: an ethnography of the Albanian-Greek cross broder moterway », *American Ethnologist*, vol. 37, n°1, 132–149.

Dalakoglou D. (2012). « The road from capitalism to capitalism: infrastructures of (post)socialism in Albania », *Mobilities*, vol. 7, n°4, 571-586.

Dalakoglou D. & Harvey P. (2012). « Roads and Anthropology: ethnographic perspectives on space, time and (im)mobility », *Mobilities*, vol. 7, n°4, 459–465.

Debray R. (1956). « Rhapsodie pour la route », *Cahiers de médiologie*, n° 2, 5-17.

Fabian J. (2017) [1983]. *Le temps et les autres. Comment l'anthropologie construit son objet*. Anarchasis.

Gras A. (1997). *Les macro-systèmes techniques*. Paris.

Harvey P. & Know H. (2012). « The Enchantments of Infrastructure », *Mobilities*, vol. 7, n°4, 521-536.

Huygue F.-B. (1996). « Cheminement animal, route humaine », *Cahiers de médiologie*, n°2, 40-41.

Ingold T. (2000). *The Perception of the Environment. Essays on Livelihood, Dwelling and Skill*. Routledge.

Ingold T. (2014). *Une brève histoire des lignes*. Zones Sensibles/Pactum Serva.

Jensen C. B. (2015). « Experimenting with political materials: environmental infrastructures and ontological transformations », *Distinktion*, vol. 16, n°1, 17-35.

Jensen C. B. & Morita A. (2015). « Infrastructures as Ontological Experiments », *Engaging Science Technology, and Society*, vol. 1, 81–87.

Kernaghan R. (2012). « Furrows and Walls, or the Legal Topography of a Frontier Road in Peru », *Mobilities*, vol. 7, n°4, 501-520.

Khan N. (2006). « Flaws in the flow : roads and their modernity in Pakistan », *Social Text*, vol. 24, n°4, 87–113.

Klaeger G. (2012). « Rush and Relax: the Rhythms and Speeds of Touting Perishable Products on a Ghanaian Roadside », *Mobilities*, vol. 7, n°4, 537–554.

Larkin B. (2013). « The Politics and Poetics of Infrastructure », *Annual Review of Anthropology*, n°42, 327–343.

Nielsen M (2012). « Roadside Inventions: Making Time and Money Work at a Road Construction Site in Mozambique », *Mobilities*, vol. 7, n°4, 467–480.

Masquelier A. (2002). « Road mythographies: space, mobility and the historical imagination in postcolonial Niger », *American Ethnologist*, vol. 24, n°4, 829–856.

Mollo N. (2018). « Rastrilladas indígenas en el sur de Córdoba », *Revista TEFROS*, vol. 16, n°2, 51–84.

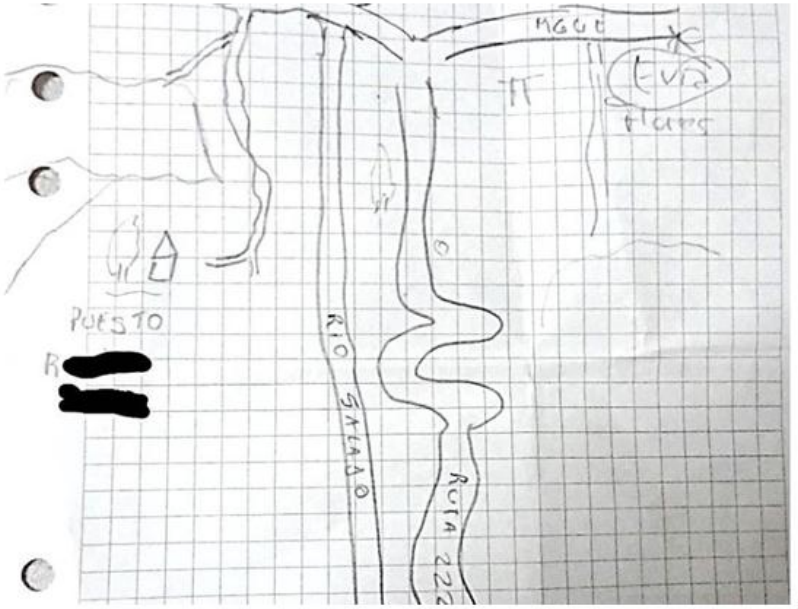
Pedersen M. A. & **Bunkenborg** M. (2012). « Roads that Separate: Sino-Mongolian Relations in the Inner Asian Desert », *Mobilities*, vol. 7, n°4, 555-569.

Povinelli E. (2016). *Geontologies. A Requiem to Late Liberalism*. Duke University Press.

Prado P. (2010). « Lieux et "délieux" ». *Communications*, 87, 121-127.

Sansot P. (1996). « Chantons les bas-côtés », *Cahiers de médiologie*, n° 2, 88-89.

Star S. L. (1999). « The Ethnography of Infrastructure », *American Behavorial Scientist*, n°43, 377–391.



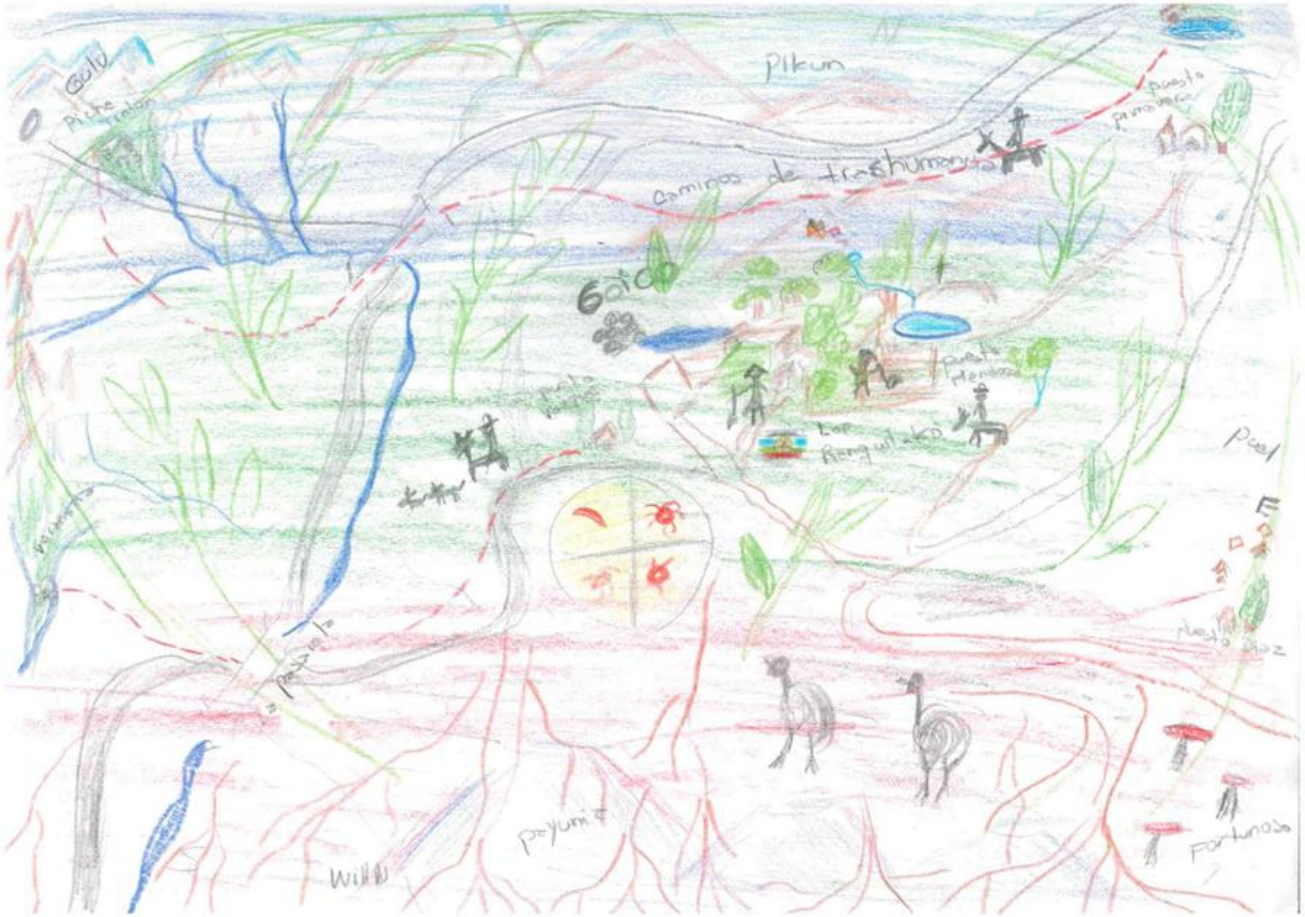
Picadas et transhumance

Picadas petroleras

Pipescapes

Paysages mutilés

Occultation, restes, spectralité



Lof QL, Mendoza