

LE PROBLEME MARITIME DE LA BOLIVIE

INTRODUCTION

Le 24 septembre 2003, dans le cadre de l'Assemblée Générale de l'ONU, Carlos Mesa alors Vice-président de la Bolivie, s'est référé à la revendication maritime et a demandé au Chili d'agir à la hauteur des circonstances du XXIème siècle. Il a déclaré devant la plénière de la 58ème Assemblée Générale: "Je veux réaffirmer devant ce forum qu'aujourd'hui plus que jamais la Bolivie ne renoncera à sa juste revendication d'un accès souverain à l'océan Pacifique, car nous sommes nés en tant que République indépendante avec une façade maritime. Cette revendication qui date de plus d'un siècle n'est pas due au caprice ni à l'entêtement, elle découle de l'insuffisance de nos ressources économiques et des énormes obstacles géographiques qui diminuent notre compétitivité. L'enclavement est un frein pour notre croissance et le bien-être de nos citoyens, comme il s'est avéré dans l'analyse des effets auxquels font face tous les pays enclavés. La réintégration de la qualité maritime est juste, et pour nous elle est incontournable, c'est pour cela que nous continuons à demander l'appui et la solidarité de la communauté des nations. Notre vocation et notre future intégration et complémentarité économique avec nos voisins nous amènent à exhorter le gouvernement et le peuple du Chili à agir en fonction de l'avenir, tout en réparant un tort historique qui nous a ancrés dans l'avant dernier siècle".

Deux jours après, devant le Conseil Permanent de l'OEA, le Vice-président de la Bolivie s'est référé à l'urgence de résoudre le problème de la vente de gaz naturel aux Etats-Unis et au Mexique. Carlos Mesa a alors expliqué la terrible crise qui assolait la Bolivie et la violence qui en découlait et qui mettait en danger la stabilité démocratique. Il a dit: "Je pense que nous sommes témoins d'une polarisation du pays, d'une radicalisation des positions et pourtant, nous avons besoin d'un exercice de rapprochement, de dialogue et de volonté d'apaisement". Pour Carlos Mesa, il ne fallait pas adopter des positions trop radicales lorsque le futur de la patrie est en jeu. Au sujet de la revendication maritime, Carlos Mesa a dit que la guerre de 1879 entre le Chili, la Bolivie et le Pérou scella l'enclavement maritime de la Bolivie. Le pays a perdu 120.000 km² de sa façade maritime à la suite de la guerre. Ce territoire lui a été injustement arraché et la récupération de cet accès libre et souverain à la mer est une obligation historique des boliviens. Ils ont toujours été catégoriques à cet égard.

Plus loin, le Vice-président a rappelé que la Bolivie et le Chili ont une relation traumatique non résolue et la Bolivie demande au Chili d'agir avec modernité et de faire un saut au XXIème siècle. Pour un pays qui a un regard si intelligent du futur, il serait sage de regarder aussi le futur de sa relation avec la Bolivie. La revendication bolivienne ne demande pas un trop grand sacrifice de la part du Chili, un pays privilégié en matière de kilomètres de côte et qui a en outre, en raison de sa situation géographique, un rapport de complémentarité avec l'occident de la Bolivie et le sud du Pérou.

MESSAGE PRESIDENTIEL DU 4 JANVIER 2004

Depuis la crise d'octobre, la revendication maritime a été reprise dans le domaine régional et multilatéral. Le message du Président Mesa aux boliviens et à la communauté internationale du 4 janvier 2004, posait la question: les événements d'octobre plaçaient la revendication maritime bolivienne dans l'oeil du cyclone. L'une des questions clés était alors de savoir si le gaz naturel devait ou pas passer par un port chilien. Une grande partie des boliviens n' était pas d'accord avec cette solution car il y avait un problème non résolu avec le Chili.

Avant de donner des avantades à une région déterminée de ce pays, le gouvernement et le peuple de la Bolivie voulaient récupérer la souveraineté maritime.

La revendication maritime bolivienne n'est pas seulement un problème bilatéral. En octobre il est devenu un élément potentiel de déstabilisation de la région car la démocratie bolivienne était en jeu et la situation était critique et incertaine. Les pays voisins et les pays de la région étaient préoccupés du risque d'extension de la crise vers d'autres nations. C'est pour cela que la question maritime bolivienne concerne la communauté internationale et donc la stabilité de la région dépend de la situation du problème maritime.

Le gouvernement et le peuple de la Bolivie remercient le Président du Venezuela, Hugo Chavez; le Président de Cuba, Fidel Castro; le Président du Brésil, Luiz Inacio Lula Da Silva; le Président de l'Uruguay, Jorge Batlle; l'ancien Président des Etats-Unis, Jimmy Carter; le Secrétaire General des Nations Unies, Koffi Annan; car ils ont tous accordé leur appui à la Bolivie au nom de leurs pays, leurs organisations ou leurs convictions. Ces expressions d'appui et de solidarité confirment que la demande de la Bolivie est légitime, juste, indispensable pour son développement; et qu'elle est liée à la stabilité de la région.

Le gouvernement de la Bolivie demande au Chili une attitude en conformité avec le XXIème siècle; de comprendre aussi qu'on peut atteindre une relation fluide lorsqu'on aura résolu le problème de la souveraineté. Le peuple bolivien veut réfléchir avec le Président du Chili, avec le peuple chilien sur l'avenir des relations réciproques. Les deux nations peuvent bâtir un destin commun lorsque la Bolivie retournera aux côtes du Pacifique.

Au cas où la solution du problème maritime bolivien devrait dépendre d'une décision du Pérou, le gouvernement bolivien fait appel à l'esprit constructif du peuple péruvien. La Bolivie et le Pérou sont deux pays étroitement liés par la culture, par l'histoire, par le passé, le présent et l'avenir. Nous espérons que le Pérou puisse donner une réponse positive, s'il le fallait, dans une affaire d'une importance fondamentale pour la Bolivie.

SOMMET EXTRAORDINAIRE DES AMERIQUES

Pendant le Sommet qui a eu lieu à Monterrey les 12 et 13 janvier 2004, le Président Mesa a déclaré *“nous regardons l’avenir avec foi, nous convoquons le Président Lagos et le gouvernement du Chili à chercher une solution définitive à notre demande maritime”*. Il a affirmé que les bonnes relations internationales vont de pair avec la nécessité de régler les questions que pour des raisons de justice doivent être réglées.

Ultérieurement le Président de la Bolivie a indiqué que dès qu’on aura réglé définitivement le problème maritime, les relations diplomatiques seront renouées et que la preuve de l’existence du problème c’est que l’on en discute. A son arrivée à La Paz, le Président Mesa a réitéré que pour la Bolivie les relations diplomatiques seront renouées dès le règlement du problème maritime et cela ne sera pas le début mais la fin du processus de négociation. Le Président Mesa a signalé l’incohérence d’affirmer qu’il s’agit d’un problème bilatéral et en même temps d’éviter une réunion des deux Présidents.

APPUI DU CONGRÈS DE LA RÉPUBLIQUE DE BOLIVIE

Le Congrès, en session spéciale tenue le 20 janvier 2004 a approuvé la déclaration N° 02/03-04, et la résolution N° 019/03-04. Dans la déclaration, le Congrès exprime sa conviction que la revendication maritime est un droit irrévocable du peuple bolivien. En deuxième lieu, il exprime son appui ferme et décide à l’action du Président de la République au niveau international concernant la revendication maritime en vue d’un débouché libre, souverain et utile sur l’océan Pacifique. En troisième lieu il déclare que le peuple bolivien représenté par ses institutions fondamentales et ses organisations sociales, politiques et économiques, garde la plus solide unité nationale autour de la revendication historique et finalement en quatrième lieu, il exprime sa reconnaissance aux gouvernements et peuples de la région et la communauté internationale pour l’appui donné à la Bolivie.

En outre, la résolution du Congrès approuvée à l’unanimité, signale en premier lieu que le 14 février c’est l’anniversaire des 125 ans d’occupation chilienne et que le 20 octobre c’est le centenaire du Traité de 1904. La résolution déclare que la République de Bolivie n’a pas l’intention de renoncer à son droit légitime de retourner à la mer. Elle rappelle de même, que le Chili est le Seul pays du Continent avec lequel la Bolivie n’a pas de relations diplomatiques, ce qui souligne l’existence d’un problème. Ultérieurement, la résolution fait état de l’importance des réserves de gaz naturel qui ne peut pas être exporté directement par manque d’un port bolivien.

Finalement, le document souligne que la demande maritime est une affaire qui peut être traitée de façon bilatérale ou trilatérale pour en trouver une solution définitive, et de façon multilatérale puisqu’il s’agit d’une question d’intérêt hémisphérique et international. A partir de là, le Congrès a décidé de créer une Comisión Spécial conformée par les Commissions de Relations Extérieures des deux chambres, afin de coordonner en permanence avec le pouvoir exécutif toutes les actions nécessaires pour faire aboutir la revendication maritime. Il a aussi demandé aux membres du Congrès de faire connaître

la juste cause maritime bolivienne dans tous les forums parlementaires au niveau régional, continental et mondial, demandant l'appui et la solidarité pour la solution de l'enclavement du pays. L'unité et l'unanimité pour l'approbation de la déclaration et la résolution concernant la demande maritime n'ont jamais été aussi totales.

PRÉCÉDENTS HISTORIQUES ET DIPLOMATIQUES DE LA PERTE DE LA CÔTE MARITIME BOLIVIENNE (LITTORAL) ET SES CONSÉQUENCES SUR L'APPAUVRISEMENT DE LA BOLIVIE

TITRES HISTORIQUES DE LA BOLIVIE SUR LE LITTORAL

La Bolivie possède des titres historiques sur la côte du Pacifique. Les droits du pays sur les territoires de la côte sur l'Océan Pacifique datent de l'époque coloniale espagnole et leur légitimité est hors de doute. Cependant, l'instance de quelques historiens chiliens prétendant démontrer le contraire, nous obligent à rappeler quelques précédents historiques et diplomatiques.

LA VICE-ROYAUTÉ DU PÉROU

La Vice-royauté du Pérou, entité politico-administrative établie par Espagne en 1542, pendant la période coloniale comprenait les territoires actuels de la Colombie, l'Équateur, la Bolivie et le Pérou, ainsi que ceux du Chili et de l'Argentine. Plusieurs études historiques témoignent comment l'Audience de Charcas, qui était la base administrative sur laquelle s'est constituée la République de Bolivie, limitait avec les côtes du Pacifique. L'Audience de Charcas s'étendait depuis le fleuve Loa au nord (au nord de Tocopilla et au sud de Iquique, à l'époque territoire péruvien) aux 21° et le fleuve Salado au sud (au sud de Taltal et au nord de la vallée de Copiapó) entre les degrés 26 et 27. Les lois IX et XII de la Compilation des Indes établissent clairement cette juridiction, qui sera à partir de 1825 le département bolivien de Potosí. Le 18 avril 1548, le pacificateur La Gasca, qui a défini les limites entre la Vice-royauté du Pérou (audience de Charcas dans cette région) et la région militaire du Chili, il a établi le parallèle 25 comme la démarcation la plus au nord du Chili. C'est ce même critère que Pedro de Valdivia, conquistador du Chili, a exprimé dans sa lettre à l'empereur Charles V le 15 octobre 1550, dans laquelle il mentionne le parallèle 25 comme la limite la plus au nord de sa juridiction. Il est clair que le Chili n'a jamais possédé de territoires plus au nord de la vallée de Copiapó et ceci a été reconnu de façon systématique dans toutes les cartes publiées dans le monde jusqu'en 1880. Sur cette base, la souveraineté bolivienne est sans conteste tout au moins jusqu'au fleuve Paposó sur le parallèle 25.

LA VICE-ROYAUTÉ DU RIO DE LA PLATA

Depuis 1776, l'Audience de Charcas, qui dépendait de la Vice-royauté du Pérou, a fait partie de la Vice-royauté du Río de la Plata. Charcas s'est séparé de son ancienne juridiction et a été créée la nouvelle Vice-royauté avec les gouvernements du Paraguay et de Tucumán, l'Audience de Charcas et la province de Cuyo, c'est-à-dire, le territoire conformé aujourd'hui par la Bolivie, l'Argentine, le Paraguay, la Bande Orientale et l'état brésilien de Río Grande. L'Audience de Charcas comptait quatre intendances : La Paz,

Santa Cruz, Potosí et Charcas. L'intendance de Potosí était divisée en six arrondissements : Porco, Chayante, o Charas, López, Chichas et Tarija. En conséquence la façade sur l'océan Pacifique ou Territoire d'Atacama faisait partie de l'intendance de Potosí. Atacama avait comme limite avec le Chili, le fleuve Salado, près du Paposo à 25°31'36" de latitude sud.

CRÉATION DE LA RÉPUBLIQUE DE BOLIVIE (1825)

La Bolivie a été établie en tant que République indépendante en 1825. Après la Guerre de l'Indépendance, on a établie le territoire des nouveaux Etats américains sur la base du principe « *Uti possidetis juris de 1810* », base du droit territorial des nouvelles Républiques. La République de la Bolivie comprenait alors, l'ancienne juridiction de l'Audience de Charcas. En 1826, le Maréchal Antonio José de Sucre, alors Président de la Bolivie, a clarifié la division politique du pays. Les intendances sont devenues des départements. La Bolivie a été divisée en cinq départements : Chuquisaca, La Paz, Cochabamba, Santa Cruz et Potosí. Les départements ont été divisés en provinces et celles-ci en cantons. Atacama était une des provinces qui dépendait de la Préfecture de Potosí, sa capitale était San Pedro de Atacama. C'était une région désertique, sans eau, hostile et dure, mais qui contenait des gisements riches en salpêtre, borax et cuivre.

Le département du « Litoral » fut crée en 1867. Au niveau politique il était divisé en deux provinces : La Mar, dont la capitale était Cobija et Atacama, dont la capitale était San Pedro de Atacama. La population du « Litoral » était d' environ 3700 habitants. En 1885, il comptait avec 5500 habitants et en 1879 environ 15000 habitants. La surface du département Litoral était à peu près de 120.000 km². Ses limites étaient flanqués par deux fleuves, au nord le Loa (avec le Pérou) et au sud le Salado (avec le Chili). Les ports d' Antofagasta, Cobija et Tocopilla, les baies de Mejillones, Algodonales et Herradura et les criques de Catico, Guanillos, Michilla, Tames, Gualaguala, Cobre et Paquica se trouvaient sur la côte bolivienne. À l'intérieur s'étaient développées les villes de Calama et de San Pedro de Atacama.

PREMIER TRAITÉ D'AMITIÉ, DE COMMERCE ET DE NAVIGATION SOUSCRIT ENTRE LA BOLIVIE ET LE CHILI

Le territoire de la Bolivie n'a jamais été observé par la République du Chili, car ses Constitutions Politiques des années 1822, 1823 et 1833 ont reconnu le désert d'Atacama comme la limite nord du Chili. Il en est de même dans le premier instrument bilatéral signé entre les deux pays : le Traité d'Amitié, de Commerce et de Navigation, approuvé par le Congrès chilien entre 1833 et 1834.

AVANÇÉES CHILIENNES SUR LES CÔTES BOLIVIENNES

L'importance croissante du salpêtre, ainsi que la faible population bolivienne dans la province d'Atacama et par conséquent le peu de moyens pour faire valoir son autorité, a fait que de nombreux aventuriers chiliens s'établissent dans ce territoire depuis 1840 et qu'ils commencent à exploiter sans l'autorisation bolivienne. La Bolivie a voulu résoudre ces infractions avec un esprit amical envers les migrants. Néanmoins, le Chili a refusé de traiter l'affaire tandis qu'il avançait sur le territoire bolivien.

PREMIER TRAITÉ DE LIMITES ENTRE LA BOLIVIE ET LE CHILI (1866)

Le premier Traité de limites entre la Bolivie et le Chili a été signé le 10 août 1866. Il fixa la limite sur le parallèle 24° de latitude sud. Il stipula aussi l'association d'exploitation du guano, des métaux et des minéraux sur le territoire compris entre les parallèles 23° et 25° de latitude méridionale. De cette façon, le Chili réussit à arriver jusqu'au degré 24 et il a été autorisé à travailler et exploiter les richesses jusqu'au degré 23.

DEUXIÈME TRAITÉ DE LIMITES ENTRE LA BOLIVIE ET LE CHILI (1874)

Le deuxième Traité de Limites entre la Bolivie et le Chili a été souscrit le 6 août 1874. Le Traité maintient la ligne de division sur le degré 24° et les droits d'exploitation chilienne jusqu'au degré 23°. Il est aussi accordé que les industries chiliennes ne seraient pas grevées d'impôts pendant 25 ans.

Un an après, le 21 juin 1875 les deux pays signent un Traité complémentaire à celui de 1874, modifiant les articles 3 et 10, et inclu une clause d'arbitrage.

L'IMPÔT DES 10 CENTIMES

Peu de temps après la ratification du Traité de 1874, une société britannique a sollicité l'approbation d'une concession pour l'exploitation du salpêtre. Le Congrès bolivien lui a imposé le paiement de 10 centimes du Peso bolivien par quintal de salpêtre exporté. Cet impôt a provoqué la réclamation du gouvernement du Chili, soutenant la violation du Traité mentionné auparavant. Bien que cet impôt ne favorisait que les sociétés chiliennes et pas les britanniques. Pour sa part, le gouvernement bolivien a fait savoir qu'il était prêt à se soumettre au recours d'arbitrage prévu dans le Traité complémentaire.

L'OCCUPATION D'ANTOFAGASTA

En réponse à la décision bolivienne, le Chili a décidé d'occuper le port d'Antofagasta le 14 février 1879, où il n'y avait pas de forces militaires. Après Antofagasta, le Chili a occupé les ports de Cobija, Mejillones y Gatico, les villes de Calama et de San Pedro de Atacama, ainsi que les gisements miniers de Caracoles.

LA GUERRE DU PACIFIQUE

En 1879, la Bolivie s'est vue entraînée vers une guerre qu'elle n'a pas cherchée ni souhaitée. Elle a dû défendre sa souveraineté et, en application d'un traité défensif signé avec le Pérou, elle a essayé d'empêcher l'invasion de son territoire. Le Chili a déclaré la guerre à la Bolivie et au Pérou le 5 avril 1879. L'affrontement était inégal, le Chili s'était armé avec anticipation à la mesure de ses intentions. La Bolivie et le Pérou ont été surpris, ils étaient dépourvus des moyens de guerre et les résultats de l'invasion et des occupations, ont été la perte de la façade maritime bolivienne ainsi que l'occupation de Tarapacá, Tacna et Arica.

La « Guerre du Pacifique » de 1879 a commencé avec l'invasion armée du littoral bolivien. Il faut souligner la défense héroïque de Calama et le rôle d'Eduardo Abaroa, le plus grand héros civil de la Bolivie. A cause de la guerre, le pays a perdu 120.000 km², 400 km de côte, plusieurs ports, baies et criques, ainsi que son accès souverain au Pacifique. Sur le territoire perdu par la Bolivie, ont été découverts les gisements de cuivre, les plus importants du Chili et l'un des plus importants au monde : les gisements de Chuquicamata. D'importantes réserves de guano et de salpêtre qui ont contribué pendant des décennies au développement chilien ont été aussi perdues. Certains des plus importants réservoirs de soufre du Chili se trouvaient dans l'ex-province bolivienne d'Atacama. À la suite de la perte de sa façade maritime, la Bolivie n'a pas pu avoir accès aux richesses hydrologiques ni aux ressources naturelles des fonds marins. En outre, une partie importante du progrès et de la prospérité du nord du Chili peut être attribuée au commerce avec la Bolivie.

APPROCHE DU MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGÈRES CHILIEN DOMINGO SANTA MARIA

Des deux lettres écrites par le Ministre Santa Maria, devenu plus tard Président du Chili, on peut extraire deux paragraphes qui montrent sa licéité en tant que homme d'Etat. Dans une de ces lettres, datée du 3 décembre 1879 et adressée à son ami José Victorino Lastarria : « En tant que maîtres de tout le littoral bolivien et de tout le département de Tarapacá, nous devons donner un soupirail et une porte d'issue à la Bolivie... ». Plus tard, dans une lettre à Rafael Sotomayor, ministre de la Guerre en campagne, il a répété ses idées en novembre 1880 : « n'oublions pas que nous ne pouvons pas étouffer la Bolivie. Privée d'Antofagasta et de tout le littoral qu'elle possédait jusqu'au Loa, nous devons lui procurer quelque part un port à elle , une porte d'issue, qui lui permette d'entrer à l'intérieur sans embarras, sans demander l'autorisation..... ». Santa Maria ne concevait pas que la Bolivie devienne un pays enclavé et il se demandait si son pays, sans tenir compte d'autres intérêts que les siens, pouvait altérer la carte de l'Amérique.

TRAITÉ D' ANCON ENTRE LE CHILI ET LE PÉROU (1883)

Le Traité d' Ancón de 1883, a établi la paix entre le Pérou et le Chili. Le Pérou a cédé la province de Tarapacá et l'on a accordé la réalisation d'un plébiscite pour définir le sort des deux provinces qui restaient en mains du Chili : Tacna et Arica.

Le plébiscite n'a jamais eu lieu, à cause de l'opposition du Chili. En 1884, la Bolivie s'est vue contrainte à signer un pacte de trêve. Par cet instrument juridique international , le Chili a justifié l'occupation des territoires boliviens conquis pendant la guerre. Il a pris l' administration des douanes, qui était utilisée par l'État Bolivien, s'appropriant des recettes en tant que butin de guerre.

LE PACTE DE TRÊVE (1884)

La Bolivie, face à la menace de nouvelles hostilités de la part des troupes chiliennes concentrées à Puno, Tacna, Mollendo et Calama, s'est vue contrainte à signer, à la ville de Valparaíso, un Pacte de Trêve, le 4 avril 1884. Les termes ce de pacte ont été tenus secrets jusqu'à son approbation par les parlements des deux pays fin 1884. Un protocole complémentaire a aussi été signé le 30 mai 1885. Les deux instruments

étaient favorables au Chili et ils ont permis la propagation de produits chiliens sur le marché bolivien, ce qui démontre que la domination du Chili était totale.

ANNEXION D'ANTOFAGASTA

En janvier 1887, le Sénat chilien a discuté et approuvé un projet de loi créant la province chilienne d'Antofagasta. Le gouvernement du Chili a approuvé l'action du Sénat le 12 juillet 1888. Les autorités boliviennes ont contesté cette approbation, tant la discussion dans le Sénat chilien que la création d'une province sur des territoires boliviens qui n'avaient pas été cédés dans le Pacte de Trêve. Finalement, la Bolivie n'a pas pu empêcher l'annexion de ce territoire. Antofagasta était une province riche en gisements de salpêtre et, jusqu'à la Première Guerre mondiale, l'exportation de ce produit, utilisé pour accroître la production agricole, deviendrait une des plus importantes sources de revenus pour le Chili.

TRAITÉ DE PAIX ET AMITIÉ ENTRE LA BOLIVIE ET LE CHILI (1895)

La Bolivie et le Chili ont été tout près d'arriver à un accord définitif de paix en 1895, lorsque les deux gouvernements signent cinq conventions. La première convention consolidait la domination du Chili sur les territoires boliviens occupés, inclus dans le Pacte de Trêve de 1884, ainsi que les obligations financières émergentes de la guerre et de l'occupation chilienne. La deuxième était relative à l'octroi par le Chili à la Bolivie d'Arica, ou en défaut, la Caleta Vitor, dès que le différend avec le Pérou serait résolu. Le troisième traité était au sujet de la Réglementation Commerciale. Les deux autres conventions étaient des protocoles qui réglementaient les crédits et les obligations économiques, ils stipulaient que ces conventions constituaient ensemble un « paquet intégral » et indivisible. Ces conventions ne sont jamais entrées en vigueur, car le Congrès chilien n'a pas approuvé le cinquième protocole sur l'indivisibilité des deux protocoles relatifs au transfert de territoires et au rétablissement de la paix.

NOTE D'ABRAHAM KONING

Au début du XX^{ème} siècle, le gouvernement du Chili décida d'envoyer à La Paz en tant que Ministre plénipotentiaire Abraham Koning. Le 13 août 1900, Koning a envoyé une malheureuse et célèbre note-ultimatum au gouvernement de la Bolivie. L'histoire s'en souvient comme un des documents les plus brutaux et cyniques de tous les temps, puisqu'il essayait de consacrer impudiquement le droit de conquête. La note disait textuellement : « Une fois la guerre achevée, la nation victorieuse impose ses conditions et elle exige le paiement des frais occasionnés. La Bolivie a été vaincue, n'ayant pas de quoi payer, elle a donc livré le Littoral. Cette cession est indéfinie, pour un temps indéfini : ainsi est écrit sur le Pacte de Trêve, c'est une cession absolue, inconditionnelle, perpétuelle »..... « Par conséquent, le Chili ne doit rien, il n'est obligé à rien, encore moins à la cession d'une zone de terrain ou d'un port (en faveur de la Bolivie) » « C'est une erreur très répandue et qui se répète tous les jours dans la presse et dans la rue, penser que la Bolivie a le droit d'exiger un port en compensation de son Littoral. Il n'en est pas question. Le Chili a occupé le Littoral et s'en est approprié au même titre que l'Allemagne a annexé l'Alsace et la Lorraine, au même titre que les Etats-Unis D'Amérique du Nord ont pris Puerto Rico. Nos droits sont issus de la victoire, la loi suprême des nations » « Le Littoral est riche et vaut beaucoup de

millions, cela nous le savions déjà. Nous le gardons parce qu'il en vaut la peine : s'il ne valait rien, il ne serait pas intéressant de le conserver ». La note du Ministre Koning a été remise au gouvernement de la Bolivie comme un ultimatum et, à la longue, elle a établie les termes du traité de paix que les deux pays signeront plus tard.

TRAITÉ DE PAIX ET D'AMITIÉ ENTRE LA BOLIVIE ET LE CHILI (1904)

La Bolivie, avec son littoral occupé militairement, sans ports ni facilités de transit, supportant l'administration chilienne des douanes boliviennes, s'est vu contrainte à accepter les termes d'un traité imposé par le Chili le 25 décembre 1903. Ce traité fut signé à Santiago par les Ministres Pinilla pour la Bolivie et Edwards pour le Chili, et, par le même, les termes de Koning de 1900 sont ratifiés. Ultérieurement, le texte définitif du Traité de Paix et d'Amitié a été signé à Santiago le 20 octobre 1904, sur la base du document de 1903. En échange de la cession de son Littoral, le Chili concède à la Bolivie un régime de libre transit, une indemnisation de 300.000 livres sterlinges et le chemin de fer entre Arica et La Paz, restant le morceau chilien sous l'administration de son gouvernement. C'est ainsi, que la Bolivie est restée un pays enclavé. Après la signature du Traité de 1904, les efforts de la Bolivie pour retourner au pacifique, ont été permanents et indéclinables.

MEMORANDUM DU MINISTRE SANCHEZ BUSTAMANTE (1910)

Le 22 avril 1910, le Ministre bolivien Daniel Sánchez Bustamante, suivant les ordres du Président Eliodoro Villazón, adresse une circulaire aux représentants du Pérou et du Chili, dans laquelle il exposait les aspirations justes du pays. Il expliquait le souhait bolivien d'obtenir une issue par Tacna ou Arica, deux territoires chiliens selon le Traité de Ancón, mais qui avaient la possibilité d'être rendus au Pérou.

Sánchez Bustamante disait : « la Bolivie ne peut pas vivre coupée de la mer. Aujourd'hui et toujours, dans la mesure de ses forces, elle fera tout son possible pour obtenir ne serait ce qu'un port confortable sur le Pacifique ; elle ne pourra jamais se résigner à l'inaction chaque fois que cette affaire de Tacna et Arica soit traitée, affaire qui comprend les bases mêmes de son existence... ». Plus loin dans le mémorandum il affirme : « Le cabinet à La Paz serait prêt à la proposition de bases et de compensations satisfaisantes à ceux de Santiago et de Lima, à condition qu'il veuillent réouvrir le dossier, et qu'il contemplent l'attitude de la Bolivie avec un esprit de justice ». Malgré le ton, la réclamation bolivienne n'a pas prospéré, en grande partie à cause de la non résolution de la situation de Tacna et Arica. Situation qui n'a pas changé pendant presque vingt ans.

LA LIGUE DES NATIONS

Après la Première Guerre Mondiale (1914-1918), il a été possible de discuter le Traité de 1904. À la Conférence de Paris de 1919 et à la Ligue des Nations, la délégation bolivienne a proposé la révision du Traité de 1904, à côté du Pérou qui a demandé la révision du Traité de 1883. Plus tard, le Pérou a retiré sa demande. Pour sa part, le gouvernement du Chili affirmait que la Ligue des Nations n'avait ni la compétence ni les attributions pour se prononcer sur la modification des instruments juridiques internationaux. Malgré cela, le délégué chilien Agustin Edwards, face à la communauté internationale a offert solennellement la solution du problème maritime bolivien.

ACTE DU 10 JANVIER 1920

Le diplomate Emilio Bello Codesido, qui avait signé le Traité de 1904 en tant que Ministre, visite La Paz en 1920 pour y souscrire un Acte avec le Ministre des Affaires Extérieures Carlos Gutierrez. À cette occasion, Bello Codesido a laissé bien clair que de la part du gouvernement du Chili existait la plus grande volonté de faciliter une politique de rapprochement sincère et étroit avec la Bolivie ; d'élaborer aussi un accord qui lui permette de satisfaire son aspiration d'obtenir un accès sur le Pacifique. Dans le but d'affermir sur des bases solides la future amitié des deux pays, le Chili était prêt à faciliter à la Bolivie un accès maritime, en lui cédant une partie importante d'une partie importante d'une zone située au nord d'Arica et de la ligne du chemin de fer qui se trouvait dans les territoires soumis au verdict du plébiscite. Ce dernier devait se tenir selon le texte du Traité de Ancón.

PROPOSITION KELLOG

Ultérieurement, le 30 novembre 1927, le gouvernement des États-Unis, par l'intermédiaire du Secrétaire d'État Frank Kellog, médiateur dans le conflit Chili-Pérou, et à la suite de l'étude de la situation d'injustice dans laquelle se trouvait la Bolivie après avoir perdu sa souveraineté maritime, proposa : « céder à la République de la Bolivie à perpétuité, tout droit, titre et intérêts qu'ils ont dans les provinces de Tacna et Arica ». En principe, le gouvernement chilien accède à considérer la proposition de Kellog, tandis que le Pérou refuse la cession des territoires de Tacna et d'Arica. La gestion de Kellog a failli trouver une solution définitive à la question de Tacna et d'Arica, et à aider la Bolivie à s'approcher d'une solution à son enclavement .

TRAITÉ DE 1929 ENTRE LE PÉROU ET LE CHILI

Étant donné que le plébiscite prévu dans le Traité d' Ancón, signé entre le Chili et le Pérou, n'avait pas eu lieu, les États-Unis ont encouragé une négociation entre les deux pays. La négociation a abouti à un accord : le Chili garderait Arica et le Pérou resterait avec Tacna. La Bolivie s'est sentie affectée par ce traité car dans un protocole complémentaire à ce dernier établissait que les gouvernements du Chili et du Pérou ne pourraient pas, sans un consentement préalable, céder à une troisième puissance la totalité ou une partie des territoires en question. La référence à une troisième puissance était une claire allusion à la Bolivie. À partir de cet instant, selon l'ex-président Daniel Salamanca, le Chili a mis le cadenas à la sortie maritime de la Bolivie et en a donné la clé au Pérou.

LES NOTES DE 1950

En juin 1950, l'ambassadeur bolivien auprès du Chili, M. Alberto Ostria Gutierrez et le Ministre des Affaires Étrangères du Chili M. Walker Larraín, ont échangé d'importantes notes dans lesquelles on proposait que leurs gouvernements, puissent établir dans un procès formel de négociations qui aboutisse à la satisfaction de la demande bolivienne, au moyen d'un corridor au Nord de la ville d'Arica. Cette proposition comptait avec l'aval du Président du Chili, M. Gabriel Gonzales Videla. Son gouvernement déclara qu'il était prêt à entamer une négociation directe pour trouver la solution à l'accès libre et

souverain (vers la mer) pour la Bolivie, mais qui demandait en échange, une compensation non territoriale. La formule conciliatoire pour le Chili consistait à « céder à la Bolivie un corridor au Nord d'Arica, large de 10 km, tout qu long de la frontière péruvienne depuis la côte jusqu'à la ligne limitrophe bolivienne, de sorte que la Bolivie puisse communiquer avec l'océan Pacifique dans son propre territoire et construire ainsi son port. En échange le Chili comptait pouvoir utiliser les eaux du lac Titicaca afin de générer de l'énergie hydroélectrique qui serait utilisée dans les provinces de Tarapacá et d' Antofagasta ».

INTERVENTION DU PRÉSIDENT HARRY TRUMAN

À la suite des initiatives de la diplomatie bolivienne, qui posèrent le problème de l'enclavement de la Bolivie, le gouvernement du Président Harry Truman, proposa que, par des moyens pacifiques et de négociations directes, le Chili et la Bolivie puissent considérer de manière formelle la question de l'accès de la Bolivie à la mer.

À l'occasion d'une Asssemblée Générale de l'OEA, Truman a dit : « les eaux des hautes montagnes andines situées entre la Bolivie et le Pérou pourraient servir pour construire un jardin sur la côte sud-américaine, à l'occident du Chili et du Pérou, donnant en échange un port sur le Pacifique pour la Bolivie ». Les États-Unis étaient prêts à financer le développement d'une telle région. Malheureusement les gestions diplomatiques n'aboutirent pas.

150^{ème} ANNIVERSAIRE DE LA CRÉATION DE LA RÉPUBLIQUE DE LA BOLIVIE

Le 6 août 1975, à l'occasion de la célébration par l'Organisation des États Américains (OEA) du 150^{ème} Anniversaire de la création de la République de Bolivie, une déclaration fut adoptée concernant l'enclavement bolivien. Cette déclaration constitua la première référence explicite des pays de l'hémisphère en relation au problème. Le texte de cette déclaration annonça : « La situation de l'enclavement de la Bolivie, est un motif de préoccupation continentale ; raison pour laquelle tous les états américains offrent leur coopération afin de trouver une solution, accordée avec les principes du Droit International et spécialement avec ceux de la Charte des États Américains, afin d'aider la Bolivie à éliminer les difficultés entraînées par cet enclavement à son développement économique et social, en conciliant les intérêts réciproques et en encourageant les ententes constructives mutuelles ».

Il faut souligner que, lors de la même session, le représentant chilien manifesta : « La délégation chilienne s'associe à la célébration du 150^{ème} anniversaire de la fondation de la Bolivie, avec un sentiment de confraternité, avec les meilleurs voeux pour le progrès et le bien-être de son peuple. Nous partageons avec joie cette date historique pour la Bolivie qui l'est aussi pour l'Amérique, et qui couronne définitivement l'indépendance politique des pays de l'Amérique du Sud..... La délégation du Chili marque sa présence avec l'approbation de la Déclaration du Conseil Permanent et renouvelle l'esprit de la Déclaration Conjointe de Charaña en manifestant encore une fois, son esprit solidaire ».

NEGOCIATION ENTRE 1975 ET 1978

En 1975 a débuté un processus de négociation pour un corridor et une enclave souveraine bolivienne en territoire chilien, qui a permis de renouer des relations diplomatiques entre le Chili et la Bolivie.

Le processus serait connu comme « l' accolade de Charaña » entre le Président bolivien Grl. Hugo Banzer et le Président chilien Grl. Augusto Pinochet. Le gouvernement bolivien demanda au Chili la cession d'une côte maritime souveraine entre la Ligne de la Concorde et la limite urbaine de la ville d' Arica qui devait se prolonger à travers d'une frange territoriale souveraine jusqu'à la frontière boliviano-chilienne, y compris le transfert de la propriété du chemin de fer d' Arica à La Paz.

La réponse chilienne du 19 décembre 1975 était la suivante : « ...basée sur un accord de convenance mutuelle sans aucune innovation des stipulations du Traité de 1904.... le Chili serait d'accord pour négocier la cession d' une frange territoriale au Nord d' Arica jusqu'à la Ligne de la Concorde... la route qui mène à Tambo Quemado resterait dans territoire chilien..... la cession mentionnée serait conditionnée à l'échange simultané des territoires..... les installations et constructions de l'état se trouvant sur le territoire a céder devraient être acquises par l' état qui reçoit le territoire au prix de réposition (l'aéroport de chacalluta, le Chemin de fer Arica – Visviri, etc...).

Quelque temps après, en vertu du Traité de 1929, le Chili consulta le Pérou sur cette proposition et ce dernier présenta l'option d'un espace géographique trinational. Le Chili a rompu les négociations, même si le Pérou avait l'intention de flexibiliser sa position. En résumé, à l'occasion de l'Accolade de Charaña, les trois pays montrèrent ses positions. Devant l' échec des négociations, la Bolivie et le Chili rompent à nouveau leurs relations diplomatiques en mars 1978.

RÉSOLUTION 426 DE L'ASSAMBLÉE GÉNÉRALE DE L'OEA

En commémorant le centenaire de la Guerre du Pacifique, pendant la Xème Asssemblée Générale de l' OEA, la Bolivie obtient la Résolution 426, considérée comme la plus importante sur le plan multilatéral. Cette résolution signale clairement que la question maritime est une affaire d' intérêt hémisphérique permanente et qu' il est nécessaire de trouver une solution juste et équitable qui rende à la Bolivie un accès souverain et utile à l' océan Pacifique. Autrement dit, la résolution accepte le fait que cette question maritime n'est pas une question purement bilatérale ayant des effets uniquement pour la Bolivie et le Chili ; et elle recommande en outre, d' iniciar des négociations pour donner à la Bolivie un accès libre et souverain à l' océan Pacifique.

PRINCIPALES RÉOLUTIONS DE L'OEA

De 1979 à 1989, onze résolutions par an ont été émises à propos de la question maritime. En 1980, 1981 et 1983 le Chili donna son appui aux résolutions de l'OEA sur la question maritime. La résolution de 1980 recommande aux deux États de « ...moyennant les voies qui correspondent, commencer un dialogue qui permette d'atteindre la solution la plus satisfaisante ». En 1981, il est recommandé à nouveau aux deux États de trouver la solution la plus satisfaisante au problème maritime. Finalement, en 1983, on recommande tant à la bolivie comme au Chili, « au nom de la fraternité américaine de commencer un processus de rapprochement et de

renforcement des deux peuples orienté vers la normalisation de leurs relations ».... « avec l'inclusion d' une formule spéciale qui implique la possibilité de donner à la Bolivie un accès souverain à l' océan Pacifique, sur les bases des convenances réciproques et les droits et intérêts des parties concernées ». Dans ces cas, au niveau multilatéral, le Chili a manifesté sa volonté de s'engager à entamer des négociations en vue de chercher une solution au problème maritime de la Bolivie.

NEGOCIATION 1986 – 1987

En 1987, le gouvernement de l'Uruguay a offert sa coopération pour que l'affaire maritime soit négocié à Montevideo. À cette occasion, la Bolivie reprend l'idée du corridor et présente la demande de cession des ports suivants : Crique de Camarones, Tocopilla et crique Michilla. Malheureusement la position bolivienne fut refusée en tant que base de la négociation. Le Ministre des Affaires Étrangères bolivien présenta alors deux mémorandums, dans le premier il demandait au Chili la cession d'une côte maritime propre, souveraine et utile, unie au territoire bolivien par une frange souveraine et utile limitant au Nord avec la Ligne de la Concorde et au Sud le fleuve Lluta jusqu' un point à l' Est de Coronel Alcérreca, et de ce point là, une ligne géodésique jusqu' à la borne XI de l' actuelle frontière entre la Bolivie et le Chili. Dans le deuxième mémorandum, il présente trois autres possibilités de fixer des enclaves sur des territoires pas compris au Traité de 1929 : depuis la Crique de Camarones jusqu'à Pisagua, depuis Tocopilla jusqu'à Cobija, et de la Crique Mochila jusqu' à Mejillones. Le gouvernement du Chili avait reçu la précédente proposition à Montevideo, lors des réunions qui ont eu lieu entre le 21 et 23 avril , et déclara que la proposition sera soumise à consultation de son Gouvernement. Le 9 juin 1987, le Chili communique qu'il ne prendra pas en compte cette proposition mais il offre étudier d' autres possibilités pour chercher une solution à l' enclavement de la Bolivie.

LE GOUVERNEMENT DE JAIME PAZ ZAMORA

Jaime Paz Zamora parla avec son collègue Patricio Aylwin à propos du besoin de résoudre la question maritime. D' autre part, la Bolivie a souscrit un Accord de Complémentation Économique (ACE 22) avec le Chili, afin de chercher l' élargissement et la diversification du commerce des biens et des services entre les deux pays. En outre, en 1989 le gouvernement de Jaime Paz Zamora décida de modifier le traitement de la question maritime devant l'OEA, lorsqu' il obtient une résolution qui souligne « l'importance de la question maritime bolivienne sur des bases des convenances réciproques et aux droits et intérêts des parties concernées pour une meilleure compréhension, solidarité et intégration de l' hémisphère en recommandant le dialogue entre les parties et laissant ouverte la considération du thème dans des prochaines Périodes Ordinaires des Sessions de l' Asssemblée Générale si l'une des parties le demandait ». À la fin du gouvernement de Jaime Paz Zamora, il s'est produit un refroidissement politique entre les deux pays.

RAPPORTS SUR LA QUESTION MARITIME

Depuis 1990, la Bolivie présente auprès de l'Assemblée Générale de l'OEA des rapports annuels sur la question maritime pour y témoigner le constant tort que cela porte à son

économie et qui représente des profits significatifs pour le Chili. À plusieurs reprises d'autres pays se sont adhésés à ces rapports annuels.

GOVERNEMENT DE GONZALO SANCHEZ DE LOZADA

Pendant le premier mandat de Gonzalo Sanchez de Lozada surgit la formule de négociation avec le Chili, « ... sans conditions mais sans exclusions non plus ». Lors de six occasions différentes, on a essayé d'entamer des conversations dans le but d'obtenir une issue souveraine au Pacifique, mais sans aucun succès. Finalement, il s'est produit un rapprochement bilatéral moyennant des émissaires confidentiels pour traiter la question maritime. Les échanges d'information et la recherche des formules de solution n'ont pas abouti.

GOVERNEMENT DE HUGO BANZER SUAREZ

Un des objectifs du gouvernement de Banzer a été de remettre au premier plan la demande maritime. Dans ce contexte, les Ministres des Affaires Étrangères de la Bolivie et du Chili se sont rencontrés à Algarve (Portugal) et ont établi une nouvelle agenda de travail. Par la suite, trois rencontres politiques ont eu lieu au plus haut niveau : les Présidents Hugo Banzer et Ricardo Lagos se sont rencontrés à Brasilia en septembre 2000, ensuite au Panamá en novembre 2000 et au Québec en avril 2001. Ainsi, la Bolivie et le Chili ont établi leur agenda de travail qui comprenait les questions essentielles de la relation bilatérale « sans exclusion ».

GOVERNEMENT DE JORGE QUIROGA RAMIREZ

Jorge Quiroga devint le nouveau Président de la Bolivie suite à la démission du Président Banzer. Il a rencontré le Président chilien Lagos en novembre 2001 afin de poursuivre les conversations sur la nouvelle agenda bilatérale. Un des objectifs clés de la politique étrangère du gouvernement de Jorge Quiroga a été le développement du projet Pacific LNG sur l'exportation du gaz naturel aux États-Unis à travers un terminal portuaire sur l'océan Pacifique. Il s'agit aussi de donner à la Bolivie une présence dans le Pacifique avec la création d'une zone économique spéciale. Pendant le gouvernement de Gonzalo Sanchez de Lozada, les négociations du projet Pacific LNG se sont poursuivies, mais le projet n'a pas été mis en marche.

PREJUDICES ÉCONOMIQUES DE L'ENCLAVEMENT

En vertu du Traité de 1904, la Bolivie a dû céder au Chili sa façade maritime à perpétuité en échange de certaines compensations de la part du Chili. Ces compensations n'ont pas été respectées par le Chili, principalement dans les domaines suivants :

- a) L'obligation acceptée par le Chili en faveur de la Bolivie et à perpétuité du plus large et libre droit de transit commercial tout au long de son territoire et à travers les ports du Pacifique.

Le gouvernement du Chili a toujours fait allusion aux bénéfices qui se dégagent du libre transit pour la Bolivie. Cependant, les exportations boliviennes sont taxées à la frontière chilienne, la circulation des marchandises boliviennes à travers les ports chiliens n'est pas gratuite. Les dispositions du traité de 1904 et d'autres accords complémentaires ne sont pas tout le temps respectées pour des raisons administratives, sanitaires, de sécurité y autres ; ce qui suscite de nombreuses plaintes de la part des usagers boliviens de ces ports.

Les autorités et les institutions chiliennes taxent excessivement et sans aucune justification les transporteurs boliviens. En outre, des paiements sont arbitrairement demandés pour le transfert des conteneurs qui sont en transit (GATE IN / GATE OUT.TACK) par les ports chiliens, ainsi que le déplacement des conteneurs vides du port jusqu'aux dépôts navals.

Le 1^{er} mars 2003, le port d'Antofagasta a été octroyé en concession à l'entreprise Antofagasta Terminal International (ATI). Depuis, les frais de transport des minéraux en vrac et de la marchandise d'exportation bolivienne, se sont accrus de l'ordre de 26% par tonne. A cela s'ajoute le paiement additionnel qu'il faut effectuer pour déplacer le chargement depuis le centre d'approvisionnement de Portezuelo, dans le centre de la ville d'Antofagasta jusqu'au port. Cela représente des frais supplémentaires de deux dollars par tonne (y compris les frais d'approvisionnement du chargement) pour les entrepreneurs boliviens, ce qui les oblige à arrêter les exportations.

Ainsi, le transit des marchandises depuis la Bolivie vers le Chili n'a pas toujours été « large et libre ». Bien au contraire, on a pris connaissance à plusieurs reprises que les autorités chiliennes l'ont restreint et empêchent l'accomplissement de ce droit. Pendant la Guerre du Chaco, les autorités chiliennes ont empêché le passage de marchandises qui étaient destinées à la Bolivie, ce qui est une violation du Traité de 1904 et de la Convention du Traité sur le trafic commercial signé avec le Chili le 6 août 1912. De même, les autorités chiliennes, en invoquant des raisons administratives unilatérales ont paralysé l'embarquement de minerais aux marchés mondiaux comme conséquence de la nationalisation des mines en Bolivie le 31 août 1952.

Par ailleurs, à quelques reprises, le transit du chargement bolivien a été endommagé à cause des troubles liés au travail dans les ports chiliens, tels que les grèves et des protestations de la Corporation des travailleurs des ports d'Arica et d'Antofagasta.

En outre le Chili est en train de mettre en oeuvre un processus de privatisation de ses ports, ce qui porte atteinte au régime de libre transit des marchandises boliviennes, qui est prévu dans les Traités de 1904 et les conventions de 1912 et de 1936. Les droits boliviens sur le libre transit constituent des obligations internationales pour le Chili de type *intuito personae*, c'est-à-dire se sont des droits qui ne peuvent pas être transférés à un agent privé. Il s'agit des obligations intrinsèques du gouvernement chilien. À partir d'une perspective de droit international, les entreprises privés ne peuvent être les successeurs des obligations du gouvernement chilien envers la Bolivie.

En ce qui concerne la privatisation du port d'antofagasta, l'augmentation des frais à l'exportation des minerais a eu des incidences négatives sur la compétitivité du secteur productif. La prochaine licitation du port d' Arica est encore plus inquiétante car la licitation des débarcadères, en créant un monopole, aura sans doute pour conséquence une nouvelle augmentation des coûts des services. Le chargement bolivien représente 80% du chargement total qui est mobilisé dans le port d' Arica.

- b) Le Traité de 1904 établit que : « La République de la Bolivie aura le droit de constituer des agences douanières dans les ports de sa préférence pour le commerce. Pour l' instant, le Traité stipule que, les ports déjà habilités sont ceux d' Antofagasta et Arica ».

En application de ces dispositions et dans le cadre du Système Intégré de Transit (SIT), aux ports d' Antofagasta et d' Arica fonctionne une agence douanière bolivienne, représentée par l' Administration des Services Portuaires – Bolivie (ASP-B), chargée de surveiller le processus de réception et le magasinage du chargement bolivien en transit, et contrôle le transport des marchandises en provenance d' outremer et à destination de la Bolivie. La privatisation des ports limite la présence de ASP-B, ainsi que le contrôle que cette dernière exerce sur le chargement bolivien en vertu des accords en vigueur.

À cet égard, il est important de souligner que les autorités chiliennes se sont montrées réticentes et ont retardé les demandes présentées par les autorités boliviennes pour habiliter de nouveaux ports afin d' accroître le commerce extérieur, en dehors des ports d' Arica et Antofagasta.

- c) Les deux pays reconnaissent et respectent les droits des citoyens « nationaux et étrangers acquis dans les territoires qui, en vertu du Traité de 1904, restent sous la souveraineté d' un des deux pays ».

L' article 2 du Traité de 1904 protège les citoyens boliviens qui possédaient des propriétés dans les territoires qui appartiennent aujourd'hui au Chili en vertu du traité. Cependant, une loi chilienne oblige les citoyens boliviens « à se présenter et à défendre ses droits dans un délai de quatre mois dès l'entrée en vigueur de la loi ». La Cour Suprême du Chili, en flagrante violation des droits des propriétaires boliviens des Salines « Toco » a émis un jugement contraire à ce qui était prévu dans le Traité de 1904.

- d) Alors, la Bolivie pourrait faire valoir, si c'était le cas, la clause qui stipule que les « faveurs, exemptions et privilèges qu' une des parties octroie à une tierce partie pourrait être exigée par l'autre partie dans les mêmes conditions ».

L' article 8 de ce Traité stipule que si la Bolivie ou le Chili octroient des privilèges, faveurs ou exemptions à une tierce nation, ces deux pays sont tenus d' octroyer ce même droit à l' autre pays signataire du traité. Cette clause aurait dû être utilisée au moment où le Chili a consenti certaines facilités territoriales et

maritimes au Pérou, en vertu de l' article 5 du Traité de Lima de 1929. Néanmoins, cela ne s' est pas produit. À cette occasion le Chili a octroyé au Pérou :

- Une agence douanière
- Un quai d' amarrage
- Une station terminale ferroviaire

Selon cet article, le Chili devrait octroyer ces mêmes prérogatives à la Bolivie. Le Pérou possède une longue bande côtière, et en dépit de cela, le Chili lui a octroyé un quai d' amarrage et des facilités de transit par le port d' Arica que la Bolivie, en tant que pays méditerranéen, ne possède pas.

LES COÛTS GÉOGRAPHIQUES ET ÉCONOMIQUES DE LA GUERRE DU PACIFIQUE

La Bolivie a perdu 120.000 km² de territoire au bénéfice du Chili. Dans ce territoire ont été découverts les gisements de cuivre de Chuquicamata, les plus importants du Chili et du monde. Après quelques décennies, le Président chilien Salvador Allende disait que le cuivre était devenu « le salaire du Chili ». La Bolivie a perdu aussi d' importantes réserves de salpêtre, de guano et de soufre, qui ont de même contribué au développement chilien.

Les coûts élevés du transport et des services que la Bolivie doit subir, lui empêchent d' accéder aux marchés internationaux dans les mêmes conditions que les autres pays qui jouissent d' une côte maritime, lui faisant perdre de la compétitivité. Les exportations nationales doivent en outre, absorber les coûts dérivés du système intégré de transport pour accéder aux ports.

De même, la Bolivie n' a pas pu développer, parmi d' autres activités, les industries dérivées des produits marins, secteur avec un important dynamisme dans le commerce extérieur et qui obtient de bons prix internationaux. Il n' a pas été possible de développer ni des services et ni des industries navales, comme par exemple des chantiers navals, les services portuaires, le pilotage portuaire et le stockage (silos, réservoirs, cours, etc...).

D' autre part, en raison de la perte de son littoral, la Bolivie ne peut pas accéder aux richesses ni aux ressources naturelles des fonds marins, et elle ne profite pas du bénéfice économique que produit la vente des produits marins, minéraux et pétrole.

Le pays a des désavantages considérables pour participer du commerce des services et du transport maritime avec des flottes de propriété nationale et avec drapeau bolivien.

Il faut remarquer, que le progrès et la prospérité du Nord du Chili est dû en grande partie au commerce de la Bolivie. Dans ce contexte, il est important d' indiquer que 80% du chargement mobilisé dans le port d' Arica est bolivien, que les producteurs mineurs utilisent le port d' Antofagasta et qu' une grande partie de la contrebande qui affecte la Bolivie, provient de la zone franche d' Iquique.

Dans le domaine politique, les réclamations de la Bolivie à propos d' un accès à la mer, sont souvent utilisées par les gouvernements du Chili pour des fins internes, cherchant des consensus et du soutien.

Enfin, il est paradoxal de rappeler qu' un gouvernement militaire chilien a eu plus de courage que les gouvernements démocratiques pour reconnaître le problème maritime, et qui a essayé de trouver une solution définitive à ce sujet. Cette négociation a échoué, entre autre motifs, car l' opposition chilienne considérait que ce genre de problèmes devaient être résolus par les gouvernements démocratiques, puisqu'ils avaient apparemment un plus grand de appui et plus de légitimité. Néanmoins, malgré que la transition démocratique au Chili se soit produite, dix ans après , le problème maritime reste inchangé.

D' AUTRES COÛTS LIÉS À L' ENCLAVEMENT DE LA BOLIVIE

- Les coûts élevés du transport et des services portuaires affectent négativement la compétitivité des produits boliviens dans le commerce international et sont un obstacle pour l' expansion du commerce extérieur de la Bolivie, qui concentre ses échanges avec ses voisins.
- La Bolivie a des difficultés pour se projeter vers le bassin du pacifique, un des bassins avec un développement économique et commercial très élevé dans le monde durant les dernières décennies.
- L' enclavement restreint la compétitivité de l' économie bolivienne, puisqu'il empêche d' attirer des investissements étrangers et les transfert de technologie.
- « La conscience maritime » en Bolivie s'est affaiblie, ce qui ne permet pas de planifier des projets de commerce et de développement économique en fonction des perspectives qu'offre l' accès à la mer.
- Faute d' une côte souveraine, la Bolivie n'a pas pu entrer en contact avec les principaux courants migratoires du XXIème et début du XXème siècle, qui se sont historiquement concentrés sur les côtes d'Amérique du Sud.
- Par l'absence d'une côte maritime, le pays a souffert une perte d'activité productive et de services. Ces activités ont été effectuées en territoire chilien et c'est l' économie chilienne qui en a profité. Parmi plusieurs activités, on peut faire référence au transport routier et ferrovière, l' utilisation des ports, le tourisme, etc....
- Plusieurs organismes internationaux ont réalisé des études démontrant l' impact négatif des surcoûts économiques qui payent les pays enclavés. On peut ressortir les études faites par le FMI et la CNUCED en 1994 et 2001, établissant qu'un pourcentage des recettes des exportations des pays enclavés sont destinés au paiement du transport et des assurances. En plus, la Bolivie est affecté par sa géographie diverse et difficile.

- Les coûts de transport et des services portuaires exigés par le Chili doivent être payés en devises, ce qui représente un drainage à sa faveur.
- Des analystes reconnus, tel que Jeffrey Sachs, considèrent que les pays enclavés perdent 0.7 points dans leurs taux de croissance, précisément par leur condition d' enclavement. Il découle de cette analyse que pendant les dix dernières années, le coût de l'enclavement bolivien est de plus de quatre milliards de dollars. Cette donnée permet d' imaginer l' importance de la perte du PIB pendant plus de 120 ans sans accès à la mer.

COROLLAIRE

En conclusion, il faut souligner que la réintégration maritime de la Bolivie est un objectif permanent et irrévocable de la politique extérieure bolivienne. Le Chili est le seul pays de l' hémisphère occidental avec lequel la Bolivie n'a pas de relations diplomatiques, ce qui démontre l' existence d'un problème pas encore résolu. Le peuple bolivien, souffre au quotidien le coût de cet enclavement. Aujourd' hui, en dépit de l' existence d'énormes réserves de gaz naturel, les deuxièmes en Amérique du Sud, par le manque d' un propre port, la Bolivie ne peut pas exporter directement ces réserves au bénéfice de sa population.