

LE CORRIDOR BI-OCÉANIQUE SANTOS-ILO, UN PROJET MAJEUR POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA BOLIVIE EN AMÉRIQUE DU SUD



La Bolivie réclame un accès à la mer

Dans le pays le plus pauvre d'Amérique du Sud [...] les gouvernements successifs dénoncent l'enclavement comme responsable de leurs maux économiques.

La croissance repose sur les exportations de matières premières (gaz, zinc et soja) qui représentent plus de la moitié des recettes du pays. En l'absence d'un secteur industriel suffisant, la dépendance de la société bolivienne aux importations de biens manufacturés, de produits pétroliers raffinés et de céréales s'accroît.

[...] Le « retour à la mer » fait partie intégrante du récit national bolivien.

Teva Meyer, *Bolivie à la recherche de l'océan*, Carto n° 51, janvier-février 2019

Le chemin de fer Santos - Ilo, un projet vital pour le développement de la Bolivie

Le Pérou, la Bolivie et le Brésil unissent leurs forces pour construire un couloir qui s'étendrait sur 3750 km du port de Santos, au Brésil, à travers la Bolivie jusqu'au port d'Ilo, au Pérou. S'il est pleinement mis en œuvre, le chemin de fer à usage mixte (pour le fret et les passagers) réduirait de 20 jours le temps nécessaire pour acheminer des marchandises du Brésil et de la Bolivie vers les marchés asiatiques.

L'idée du projet remonte aux années 2000, mais n'a commencé à prendre forme qu'après la tenue d'une conférence en 2016. Au Brésil, en Bolivie, des tronçons de voie sont déjà en place, mais devraient être réhabilités afin d'accueillir un trafic beaucoup plus lourd. Au Pérou, la plupart des voies ferrées devraient être construites à partir de zéro, ainsi que des dizaines de ponts et de tunnels traversant le terrain montagneux délicat des Andes.

Adriana Erthal Abdenur, Instituto Igarapé, Rio de Janeiro, 9 novembre 2018

La Chine, un nouvel acteur du développement désormais incontournable en Amérique latine

L'Amérique latine est le nouveau champ de bataille du plus grand conflit géopolitique du moment [...] Cette prise de conscience récente met en lumière un point important dans la stratégie chinoise, à savoir une projection de sa puissance à long terme dans une région que Washington a toujours considéré comme son arrière-cour [...] En l'espace de quelques années, Pékin est devenu le principal financier de l'Amérique latine avec plus de 153 milliards de dollars, faisant de lui un interlocuteur de premier plan.

Claude Leblanc, *Quand la Chine ouvre des voies ferrées dans le jardin des États-Unis*, L'Opinion, 21 août 2019

En 2018, la CIJ donne tort à la Bolivie sur un conflit de plus d'un siècle avec le Chili

La Cour internationale de justice (CIJ), établie à la Haye, a estimé [...] que Santiago (Chili) n'était pas obligé de négocier avec son voisin bolivien, qui cherche à retrouver un accès à l'océan Pacifique dont il a été privé en 1883. [...] « La Bolivie ne renoncera jamais », a déclaré M. Morales [...], soulignant l'appel des juges à poursuivre le dialogue. « Le peuple bolivien sait que l'accès souverain à l'océan Pacifique nous a été enlevé à travers une invasion », a-t-il ajouté, en référence à la guerre du Pacifique (1879-1883), après laquelle la Bolivie a perdu 400 kilomètres de côtes [...] Santiago (Chili) souligne que La Paz (Bolivie) dispose d'une libre circulation des biens et des personnes sur le territoire chilien jusqu'à l'océan.

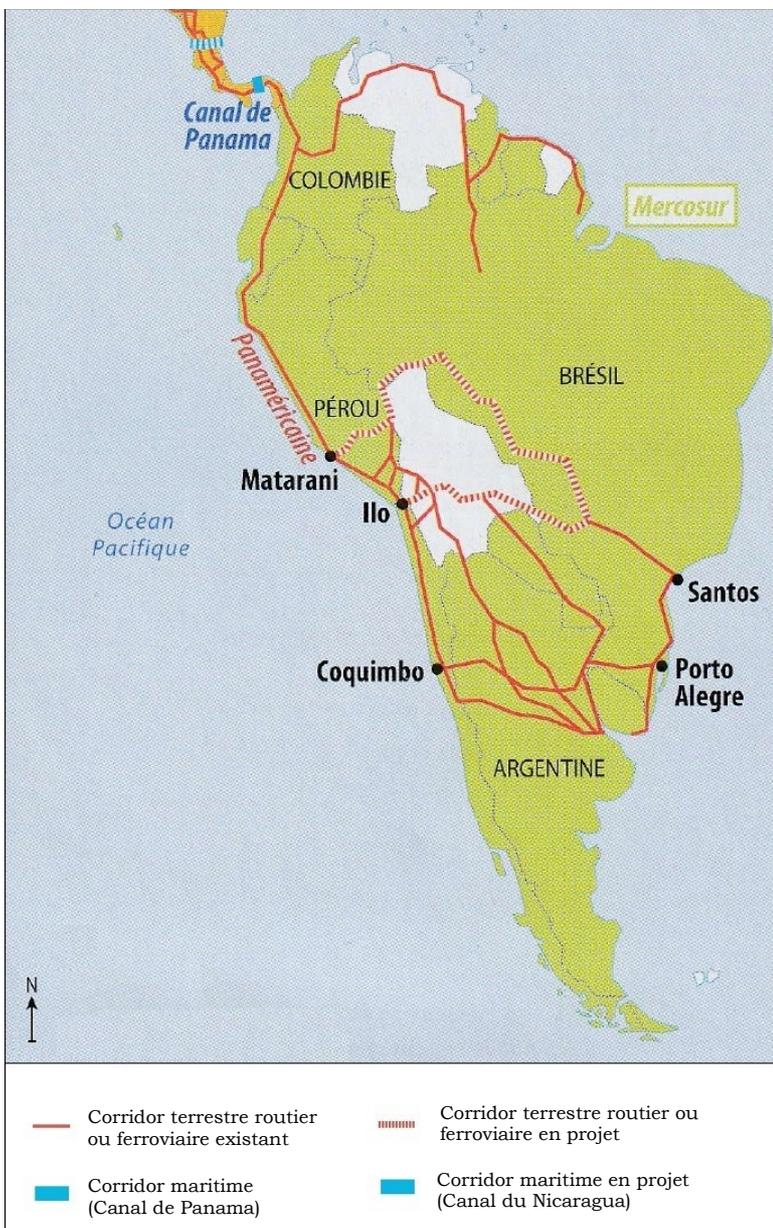
Le Monde, 2 octobre 2018



Ilo au Pérou qui pourrait devenir à terme un grand port d'exportation à destination de l'Asie-Pacifique



LES CORRIDORS DE DÉVELOPPEMENT EN AMÉRIQUE LATINE



Les corridors bi-océaniques, une fausse bonne idée ?

En Amérique centrale, les corridors de développement suscitent de nombreux espoirs auprès des populations locales mais en réalité, ils ont soit pour rôle de relier, le plus rapidement possible, les deux façades océaniques, soit de connecter des zones productives aux ports d'exportation ; ils ne profitent donc souvent qu'aux extrémités portuaires. De plus, le modèle de financement associant les entreprises suscite de nouvelles inquiétudes : en Amérique centrale, la plupart des projets sont inachevés, soit en raison de la faillite de l'investisseur principal, soit du fait de la volatilité des investissements. Les organisations régionales présentent enfin les corridors comme un support d'intégration régionale visant à favoriser des échanges économiques au sein d'un marché efficace car intégré. Mais la multiplication des projets vient contredire le discours. Chaque État met en avant son propre projet de corridor, souvent en concurrence avec les autres. L'Amérique centrale est ainsi au cœur d'une rivalité entre les investisseurs chinois (projet du creusement du Grand Canal du Nicaragua) et américaines (Plan Panama).

Nathalie Fau, *Les corridors de développement*, Echogéo, septembre 2019

Plusieurs pays centraméricains tentent [...], chacun de leur côté, de promouvoir la construction d'un corridor interocéanique, terrestre ou maritime, qui viendrait concurrencer le canal de Panama. [...] Or, il y a peu de place pour que se développent de nouveaux corridors, une caractéristique fondamentale des réseaux dans la globalisation étant la concentration des flux sur un nombre limité de hubs sélectifs [...] Il faudrait également ajouter à la liste des handicaps centraméricains : l'insécurité [...], les risques politiques, mais aussi les risques naturels (sismiques et climatiques) de destruction des infrastructures et de rupture du trafic, qui rendent les projets malaisés.

Lucile Médina, *Les projets de corridors interocéaniques en Amérique centrale*, Echogéo, septembre 2019

En vous appuyant sur les documents présentés dans une rédaction d'une page tous les enjeux soulevés par le projet de création d'un corridor bi-océanique reliant Santos à Ilo.