

Quelle intégration de l'Amérique du Sud ? Les infrastructures de liaison des régions périphériques et les tendances

dimanche 25 février 2018, par [Aldomar A. RUCKERT](#), [Camilo P. CARNEIRO](#)

Citer cet article / To cite this version :

[Aldomar A. RUCKERT](#), [Camilo P. CARNEIRO](#), **Quelle intégration de l'Amérique du Sud ? Les infrastructures de liaison des régions périphériques et les tendances**, *Diploweb.com : la revue géopolitique*, 25 février 2018.

Hum... Vous semblez apprécier le DIPLOWEB.COM. Nous vous en remercions et vous invitons à participer à sa construction.

Le DIPLOWEB.COM est LE media géopolitique indépendant en accès gratuit, fondé en l'an 2000. Nous vous proposons de participer concrètement à cette réalisation francophone de qualité, lu dans 190 pays. Comment faire ? Nous vous invitons à verser un "pourboire" (tip) à votre convenance via le site <https://fr.tipeee.com/diploweb> . Vous pouvez aussi rédiger un chèque à l'ordre du DIPLOWEB.COM et l'adresser à Diploweb.com, Pierre Verluise, 1 avenue Lamartine, 94300, Vincennes, France. Ou bien encore faire un virement bancaire en demandant un RIB à l'adresse expertise.geopolitique@gmail.com.

Avec 5 000€ par mois, nous pouvons couvrir nos principaux frais de fonctionnement et dégager le temps nécessaire à nos principaux responsables pour qu'ils continuent à travailler sur le DIPLOWEB.COM.

Avec 8 000€ par mois, nous pouvons lancer de nouveaux projets (contenus, événements), voire l'optimisation de la maquette du site web du DIPLOWEB.COM.

Voici une étude des problématiques de l'intégration de l'Amérique du Sud, un sous continent de 17,8 millions de kilomètres carrés. A partir de leurs expériences du terrain et de leurs recherches académiques, les auteurs présentent des données de grande qualité sur les infrastructures de liaison des régions périphériques et les tendances actuelles. Cet article est illustré par neuf documents, cartes et photos de terrain. Fruit d'une coopération à distance entre le Brésil et la France - grâce à Hervé Théry - ce texte sera une référence pour les candidats aux concours et pour les enseignants du nouveau programme du secondaire.

VOICI une analyse des politiques territoriales d'infrastructures de liaison dans les processus d'intégration sud-américaine [1]. Pour ce faire, nous aborderons trois perspectives liées à ces processus : I) l'intégration, notamment à partir de la création de l'UNASUL - Union Sud-Américaine des Nations ; II) le projet de l'Amérique du Sud en tant que région géopolitique, ses asymétries internes, les possibles répercussions territoriales de projets de circulation dans les régions périphériques ; III) une enquête sur les directions actuelles de l'intégration sud-américaine.

Dans la première perspective nous chercherons à caractériser le régionalisme post-néolibéral (années 2000) développé par les gouvernements populaires de gauche ou de centre-gauche en Amérique du Sud. Il est évident qu'il existe, dans la région, des asymétries socio-économico-territoriales entre les pays, particulièrement entre le Brésil et ses voisins. Dans la deuxième perspective, nous chercherons à voir comment quelques projets d'infrastructures de liaison, la plupart appartenant à des projets de l'UNASUL/COSIPLAN - Conseil Sud-Américain d'Infrastructure et Planification - résonnent dans les régions périphériques en Argentine, en Bolivie et sur le plateau des Guyanes. Dans la troisième et dernière perspective, nous présenterons des éléments pour caractériser les directions actuelles de la proposition de l'Amérique du Sud en tant que région géopolitique et des infrastructures de connexion, fortement conditionnées par la crise mondiale de 2008 et par le gouvernement Temer, qui a pris la tête du gouvernement par un « coup d'État parlementaire » en 2016.

I. Le projet de l'Amérique du Sud en tant que région géopolitique

Le projet de [l'Amérique du Sud](#) en tant que région géopolitique peut être compris comme une innovation territoriale dans le sous-continent, l'une des plus importantes après la fin de la Guerre froide. Dans l'idéal de l'Amérique du Sud en tant que région géopolitique, « c'est-à-dire une entité politique transnationale dotée d'unité minimum et d'une structure institutionnelle basées sur les principes et les macro-objectifs habituels dans les relations internationales » (Costa, 2009), on trouve, parmi ses macro-objectifs, communs à plusieurs pays dans les années 2000, une nouvelle politique étrangère de divers gouvernements populaires [2] ou progressistes, surtout avec le rôle du gouvernement Lula da Silva, au Brésil, qui a tenu une place importante dans le scénario géopolitique de la région continentale.

Après les formulations de la CEPAL - Commission économique pour l'Amérique latine - dans le cadre du vieux régionalisme (années 1950-1970) et du régionalisme ouvert, aligné sur le Consensus de Washington (années 1990), est venu le temps du régionalisme post-néolibéral

sud-américain porté par les gouvernements populaires et les actions diplomatiques qui ont abouti à la création de la CASA - Communauté Sud-Américaine des Nations - en 2004 à Cuzco, au Pérou. Ultérieurement la CASA est devenue l'UNASUL - Union Sud-Américaine des Nations - (23 mai 2008, Brasília) définie en tant qu'espace multilatéral de coordination politique, un instrument de gouvernance régionale, englobant l'ALBA - Alliance Bolivarienne pour les Peuples de Notre Amérique -, la CAN - Communauté andine, le MERCOSUL et l'Alliance du Pacifique (voir carte 1).



Carte 1.L' Amérique du Sud : un projet de région géopolitique

En mettant un important accent sur la poursuite de la réduction des asymétries régionales, sur l'alignement avec les pays aux conditions socio-économiques relativement similaires dans les BRICS (Brésil, Russie, Inde, Chine et Afrique du Sud) et sur les nouveaux rapports Sud-Sud, l'UNASUL voit évoluer les concepts géopolitiques de l'Amérique du Sud. L'Union a reconnu l'importance du commerce, des facteurs stratégiques tels que la sécurité, la résolution de conflits, la protection des droits de l'homme, l'application des principes de la démocratie, le développement socio-économique, la protection de l'environnement et l'intégration physique et énergétique qui en dérive. Il est à noter cependant que la région est caractérisée par de profondes asymétries territoriales qui apparaissent pour la première fois dans l'idéologie de COSIPLAN, à propos du thème du développement régional, étant donné que le scénario régional est très complexe, résultat de siècles d'inégalités socio-territoriales. Or, le projet de COSIPLAN lui-même dépend d'investissements qui pourraient prendre du temps, compte tenu du scénario de crise globale post-2008.

Les asymétries territoriales entre [le Brésil](#) et l'Amérique du Sud : fractures et discontinuités

La région de l'Amérique du Sud est, sur le plan interne, un territoire fortement asymétrique, caractérisé par des fractures et des discontinuités socio-économiques. La production agricole et industrielle, ainsi que les meilleures conditions de vie de la population, se concentrent dans les régions côtières, tandis que les faibles indicateurs de PIB et d'IDH caractérisent de vastes régions situées principalement à l'intérieur des pays.

Les données de la Banque Mondiale pour 2016 attestent les grandes disparités des produits intérieurs bruts entre le Brésil et ses voisins [3]. La Bolivie, par exemple, est l'un des pays les plus pauvres en Amérique du Sud, ayant un IDH moyen de 0,674 (2015). En 2014, 45% de la population de Bolivie (totalisant 10 631 490 habitants) se trouvait au-dessous du seuil de pauvreté. (Index mundi). Les asymétries entre la Bolivie et le Brésil se révèlent également dans les flux migratoires : une croissance considérable du nombre de citoyens boliviens qui ont émigré - presque 150 000 d'après les données de la Police Fédérale brésilienne - vers le Brésil sur une courte période de six ans, entre 2008 et 2014. (Uebel, 2015).

Sur le plan du commerce intra-régional, des données de l'Association latino-américaine d'intégration - ALADI - ont démontré que les exportations du Brésil vers les pays sud-américains, dans la période comprise entre 2002-2016 ont été multipliées par six, étant passées de US\$ 7,4 milliards à US\$ 45,2 milliards en 2011, l'Argentine, le Chili et le Vénézuéla étant les principaux pays importateurs. Les principales importations du Brésil depuis l'ensemble des pays voisins, d'autre part, ont un peu plus que doublé entre 2002 et 2016, passant de US\$ 8,09 milliards en 2002 à US\$ 19,43 milliards en 2016, l'Argentine, le Chili et la Bolivie étant les pays qui ont exporté le plus vers le Brésil.

Les flux de marchandises entre [le Brésil](#) et ses pays voisins par la voie routière se concentrent dans la région transfrontalière du Bassin de la Plata/Axe MERCOSUL-Chili. Elle dispose d'un réseau complexe d'infrastructures dans le noyau géoéconomique caractérisé par une diagonale s'étendant du sud-est et sud du Brésil (les États industrialisés de Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina et Rio Grande do Sul), au sud du Paraguay et de la Province de Buenos Aires, se prolongeant dans le centre de l'Argentine, et vers le Chili jusqu'au Pacifique (voir cartes 1 et 2). Cependant, le pourcentage de routes non asphaltées en Amérique du Sud est d'environ 50%, ce qui augmente le coût commercial du transport routier. (Bown *et alii*, 2017).

[Bonus Diploweb. Quels sont les facteurs associés à la propagation de l'épidémie de Covid-19 au Brésil ? Pr Hervé THERY](#)

Les principales liaisons routières internationales du [Brésil](#) se concentrent dans le Bassin de la Plata, qui compte 23 villes jumelées avec la Bolivie, le Paraguay, l'Argentine et l'Uruguay sur les 32 existant le long de toutes les frontières internationales du pays avec ses voisins. C'est par les villes jumelles d'Uruguaiana (BR)/Paso de los Libres (ARG), Foz do Iguaçu (BR)/Ciudad del Este (PY) et São Borja (BR)/Santo Tomé (AR) que passent les plus grands volumes de

marchandises suivant les sens de l'exportation/importation. L'ABTI - Association Brésilienne de Transports Internationaux - a déclaré 374 710 passages de camions auprès de la Recette Fédérale du Brésil durant l'année de 2016, c'est-à-dire que 68% du total des 547 081 camions ont été enregistrés dans 16 villes jumelles du Bassin de la Plata possédant des postes de douane.

II. Répercussions de projets d'infrastructure de liaison dans des régions périphériques

Parmi les projets d'infrastructure de liaison - la plupart appartenant au portefeuille de projets COSIPLAN et à l'API - Agenda de Projets Prioritaires d'Intégration [4] ou à ceux les concernant - on retiendra trois cas dans des régions périphériques : a) le projet de la route Villa Tunari - San Ignacio de Moxos, traversant le territoire Indien et le parc national Isiboro Sécure, TIPNIS, en Bolivie ; b) la route nationale 150, sur le couloir bi-océanique entre Porto Alegre (Brésil) et Coquimbo (Chili) (voir carte 2) et c) des projets d'amélioration de routes et de ponts reliant le Brésil, la Guyane Française, le Suriname et la Guyane sur le plateau des Guyanes et dans la forêt amazonienne (voir carte 4).



Carte 2. Les couloirs bi-océaniques sur les axes Central et MERCOSUL-Chili

Cette carte présente les couloirs bi-océaniques sur les axes Central et MERCOSUL-Chili avec les localisations du projet de la route Villa Tunari - San Ignacio de Moxos (Bolivie), de la route nationale 150 et des parcs naturels Talampaya et Ischigualasto (Argentine).

La route Villa Tunari - San Ignacio de Moxos

Même si la Bolivie apparaît en sixième place par rapport au nombre de projets de COSIPLAN, son territoire est traversé par cinq axes - Andin, Capricorne, Voie Navigable Paraguay-Paraná, Interocéan Central et Pérou-Brésil-Bolivie - ce qui le caractérise comme un centre de cohésion et de dispersion des flux à l'échelle internationale. (Pfrimer, 2011). Pendant les années 2000, la participation de firmes brésiliennes sous la forme de financements de la banque publique brésilienne BNDES - Banque nationale de développement économique et social - ou de la participation de firmes brésiliennes de BTP comme OAS et Odebrecht dans les travaux de COSIPLAN, a provoqué de fortes réactions anti-impérialistes contre leur présence, comme dans le cas de la route Villa Tunari - San Ignacio de Moxos.



Photo 1. Porte d'entrée dans les villes jumelées de Puerto Quijarro/Corumbá

Cette photographie présente la porte d'entrée dans les villes jumelées de Puerto Quijarro/Corumbá à l'extrême est du département de Santa Cruz, en Bolivie, frontière avec le Brésil. Crédit photo Aldomar A. Rückert, 2015.

Aldomar A. Rückert/Diploweb

Le conflit dans la construction de la route Villa Tunari – San Ignacio de Moxos pouvant traverser le territoire indien et le parc national Isiboro Sécure, TIPNIS, de 1,2 million d'hectares, situé dans les départements de Beni et Cochabamba, est un cas exemplaire du sentiment populaire anti-impérialiste brésilien et du rejet par les populations locales de certains projets du COSIPLAN [5]. À la suite de plusieurs conflits survenus en 2011, lors de la 8e Marche Indigène à La Paz, des contrats ont été annulés avec l'entreprise de BTP brésilienne OAS, ainsi que le financement d'exportation de biens et services du BNDES, après les dénonciations d'organisations de la société civile auprès de la banque des nombreuses irrégularités environnementales et des violations de droits territoriaux des peuples indigènes. (Fonseca ; Mota, 2013, p. 3 ; Conectas, 2015).

Malgré les concessions d'Evo Morales aux mouvements indigènes, les travaux de la route ont été repris par des entreprises boliviennes en 2013 sur des trajets situés en dehors du territoire TIPNIS. En 2015, des unités du Génie de Bolivie et du Vénézuéla ont poursuivi les travaux sur les tronçons situés en dehors du parc. (Carwil, 2015). Morales a déclaré à propos de la route : « En premier lieu, elle va libérer le département de Beni. En deuxième lieu, il y aura une plus grande intégration entre les départements, nous en sommes convaincus, il s'agit de macro-projets de cette région ». (Ariñez, 2015). La reprise des travaux a été encore contestée par la Sous-centrale des Peuples Indigènes de TIPNIS. Les femmes indigènes ont catégoriquement rejeté la construction de la route en déclarant l'état d'urgence et la mobilisation continue contre l'affront permanent du gouvernement bolivien. (Pronunciamento público, 2017). Bien que le gouvernement d'Evo Morales ait adopté une approche pragmatique pour chercher à relier les régions périphériques à des axes principaux de circulation, la résistance des peuples indiens a démontré que ce projet – voire tout l'agenda de l'intégration sud-américaine – n'a pas de sens pour ces peuples traditionnels.

Le couloir bi-océanique Porto Alegre (Brésil) - Coquimbo (Chili) sur l'axe MERCOSUL-Chili

L'axe MERCOSUL-Chili relie le sud-est et le sud du Brésil aux pays voisins et se prolonge jusqu'à Santiago du Chili via le *Passo dos Libertadores* dans les Andes (ou encore *Passo Cristo Redentor*), entre la Province de Mendoza-(Argentine) et la Province Los Andes – IV Région du Chili. Le *Passo* est utilisé depuis 1980 et se caractérise par des flux intenses de transport de

marchandises – un important indicateur de « processus transfrontalier » et de fluidité territoriale – qui relie le marché brésilien aux ports du Chili.

Le couloir bi-océanique Central Porto Alegre (BR) – Coquimbo (CH) (voir cartes 1 et 2 ci-dessus), forme une ligne presque droite de 2 772 Km qui traverse la diagonale aride sud-américaine, dans la région géographique de Cuyo (qui veut dire « pays de sable ») et les *Sierras Pampeanas*, dans la Précordillère des Andes. Dans cette région se trouvent la Route Nationale 150, de 389,5 Km (elle fait partie du portefeuille de Projets de COSIPLAN, avec des fonds du Trésor argentin, achevée en 2015) (voir photo 2) et les parcs naturels d'Ischigualasto (*Vale de la Luna*) et Talampaya (voir photo 3) à 158 km des villes de La Rioja, 330 km de San Juan et à 470 km de Mendoza. La route nationale 150 tend à changer cet isolement, à moyen et à long terme, en articulant les flux routiers entre les régions du sud du Brésil, la Pampa Argentine, le futur tunnel *Agua Negra* avec ses 13 kilomètres projetés sous le col des Andes du même nom dans la région de Coquimbo, au Chili (voir carte 3).



Carte 3. La route nationale 150, le dernier lien du couloir bi-océanique Porto Alegre (BR) - Coquimbo (CH)

Cette carte présente la route nationale 150, le dernier lien du couloir bi-océanique Porto Alegre (BR) – Coquimbo (CH) et l'emplacement du futur tunnel *Agua Negra* (en noir sur la carte) dans les Andes.

Source : www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=976



Photo 2. Tronçon de la route nationale 150

Cette photo présente un tronçon de la route nationale 150, entre le parc national Talampaya (Province de La Rioja, ARG) et San José de Jachal (Province de San Juan, ARG). Crédit photo : Aldomar A. Rückert, 2017.

Aldomar A. Rückert/diploweb



Photo 3. Vue des montagnes érodées au parc provincial de Ischigualasto / Vale de la Luna

Cette photo offre une vue des montagnes érodées au parc provincial de Ischigualasto / *Vale de la Luna* - (Province de La Rioja, ARG), Patrimoine de l'Humanité de l'UNESCO. Crédit photo : Aldomar A. Rückert, 2017.

Aldomar A. Rückert/diploweb

Avec la construction du tunnel *Agua Negra*, le nouveau couloir bi-océanique Porto Alegre (BR) - Coquimbo (CH) qui reliera les régions agricoles et industrielles du sud-est et du sud du Brésil avec l'Océan pacifique, devra être achevé, en raccourcissant les chemins pour l'exportation, par exemple, de soja, de viande et de fer vers le marché asiatique et pour l'entrée d'automobiles et de produits électroniques asiatiques. À moyen et à long terme on peut s'attendre à une relative ouverture de la région périphérique de Cuyo et *Sierras Pampeanas*, ainsi qu'à un lien plus intense entre les parcs naturels et les flux commerciaux et touristiques argentins, brésiliens et chiliens.

L'axe des Guyanes dans le plateau des Guyanes

Le plateau des Guyanes correspond à une région périphérique dans l'Amazonie. Une partie de son isolement est expliquée par la stratégie du gouvernement brésilien de maintenir la région nord relativement dépourvue de liaisons terrestres (voir carte 4). Porto (2010, p.139) comprend que l'Amazonie est toujours traitée comme périphérique par le gouvernement fédéral du Brésil, ainsi que par les élites locales. Sur le plateau des Guyanes, les processus transfrontaliers sont à des stades embryonnaires, étant donné les vastes espaces occupés par des forêts, les grandes distances entre les villes et villages et le petit volume de circulation de marchandises et de personnes à l'intérieur de l'Amazonie, restreints pratiquement au mouvement d'orpailleurs, en général illégaux.



Carte 4. Axe du plateau des Guyanes au Brésil, Guyane française, Suriname, Guyane et Vénézuéla.

Jusqu'à présent, seulement trois routes brésiliennes (BR-156, BR-174 et BR-401) relient la zone correspondant à la partie nord du bassin amazonien aux pays voisins. L'absence d'infrastructures de transport terrestre et la présence de grandes zones de préservation (parcs nationaux, terres indigènes, etc.) sont des facteurs qui rendent extrêmement difficile la circulation de personnes et de marchandises dans la région, mais qui sont aussi une défense contre une éventuelle invasion de la part d'un pays ennemi.

La préoccupation concernant la défense est expliquée par l'histoire de la colonisation de l'Amazonie septentrionale, qui a été marquée par une dispute entre les puissances européennes aboutissant à la constitution des trois Guyanes – la néerlandaise, la française et la britannique. En ce qui concerne [la Guyane française](#), Silva (2014) souligne que même s'il s'agit d'un département français d'outre-mer, à cause de son isolement, de la concentration démographique (la population occupe essentiellement la côte) et de la forte dépendance vis-à-vis de la France métropolitaine, le territoire présente des problèmes et des manques similaires à ceux des pays sud-américains. Malgré les ressources obtenues en fonction du Centre spatial de Kourou, les taux de chômage sont élevés et le poids du secteur primaire est grand dans l'économie (pêche et bois).

Malgré le contexte géopolitique peu favorable et la faible importance économique de la région (qui pourrait être complètement changée en cas de hausse significative des prix du pétrole sur le marché international), il existe des projets de COSIPLAN pour l'axe du plateau des Guyanes, qui dans leur presque totalité concernent des travaux du secteur des transports, notamment un ensemble de ponts et de routes qui, ensemble, formeraient la route transguyanaise, comme le montre la carte 4. Bien qu'il y ait un grand nombre de bacs qui permettent la traversée de véhicules et de piétons, les douanes des deux côtés de la frontière entre la Guyane française et [le Suriname](#) ont, par exemple, des horaires de fonctionnement spécifiques, fermées à certaines périodes du jour, limitant la circulation de personnes entre les deux côtés. En outre, la France exige un visa d'entrée des citoyens surinamais et brésiliens souhaitant entrer en Guyane française. Sur la photo 4, nous pouvons voir les bateaux qui font la traversée du fleuve Maroni, entre les localités de Saint-Laurent-du-Maroni, en Guyane française, et d'Albina, au Suriname.



Photo 4 - Embarcations dans le port de Saint-Laurent-du-Maroni (Guyane française), fleuve Maroni

Cette photographie présente les embarcations dans le port de Saint-Laurent-du-Maroni (Guyane française), fleuve Maroni, à la frontière de la Guyane française et du Suriname. Crédit photo : Camilo Pereira Carneiro, 2013

Camilo Pereira Carneiro/Diploweb.com

L'inauguration récente du pont sur la rivière Tacutu (entre Bonfim, Roraima-Brésil et Lethem, en Guyane), en 2009, et le retard de plus de six ans pour l'ouverture du pont international Amapá-Guyane française - achevé en 2011 et inauguré en 2017 - sont quelques exemples de travaux ne changeant guère un scénario macro-régional d'infrastructures précaires. Sur le trajet entre Georgetown, la capitale de la République coopérative du Guyana, et la ville de Lethem, à la frontière avec le Brésil, par exemple, une grande partie de la route n'est pas asphaltée (voir photo 5). En outre, le voyage est entravé par l'insuffisance des horaires de fonctionnement du bac qui fait la traversée du fleuve Essequibo, ce qui n'a lieu que deux fois par jour (toutes les 12 heures). Le parcours, qui, dans la période où il y a peu de précipitations, dure en moyenne 24 heures selon les conditions de la route, est réalisé par l'intermédiaire de fourgonnettes transportant, avec les passagers, des marchandises de toute sorte (matériel de construction, nourriture, voire des gallons d'essence), ce qui rend le voyage très dangereux, inconfortable et fatigant.



Photo 5 - Point de contrôle de la police guyanaise sur la route de Georgetown

Cette photographie présente un point de contrôle de la police guyanaise sur la route de Georgetown - Lethem (Guyana) - Bonfim (Roraima, Brésil). Crédit photo : Camilo Pereira Carneiro, 2013.

Camilo Pereira Carneiro/Diploweb.com

Outre les travaux envisagés, il convient de souligner la nécessité d'homogénéisation des

différentes législations entre les pays. [L'Union européenne](#), par exemple, ne permet pas la circulation de véhicules polluant plus que ce qui a été établi par les normes du Règlement (CE) n° 715/2007 [6]. Bien que la question de divergences entre les législations soit réglée, il est important de souligner qu'une éventuelle reprise des projets d'infrastructure dans le plateau des Guyanes pourrait engendrer des impacts positifs, mais aussi négatifs. D'une part, les travaux de liaisons des routes attireraient le tourisme écologique dans les parcs nationaux du plateau des Guyanes, qui possède au Monte Roraima (triple frontière Brésil-Vénézuéla-Guyane) et au Salto Angel (Vénézuéla) une de ses grandes attractions. Toutefois, la facilité du déplacement pourrait aussi causer des impacts négatifs sur le potentiel d'activités criminelles, en facilitant l'entrée d'orpailleurs clandestins et le trafic de drogues dans la région.

III. Perspectives de l'intégration sud-américaine

Plusieurs projets d'intégration politique, économique et d'infrastructures d'articulation du réseau routier et énergétique en Amérique du Sud sont fortement conditionnés par la crise mondiale post-2008, plus spécifiquement à partir des années 2011-2012 et par l'absence d'une politique étrangère du [Brésil](#) dans la région sous le gouvernement actuel. L'âge d'or des économies d'exportation et les progrès de l'intégration sud-américaine ont pris fin avec le contexte de récession de l'économie mondiale, la mort d'Hugo Chávez, en 2013, la crise politique dans laquelle se trouve le Vénézuéla avec sa suspension actuelle du MERCOSUL, la reprise de programmes néolibéraux par les gouvernements qui se sont succédé depuis 2015 en Argentine avec l'élection de Mauricio Macri et notamment par la déposition de Dilma Rousseff au Brésil.

Une étude récente de l'organisation *Global South* démontre que l'économie mondiale ne s'est pas encore remise des effets de la crise financière qui a débuté il y a 10 ans (Akyüz ; Yu III, 2017). [La crise s'est déplacée, dans une troisième vague, vers plusieurs économies émergentes, après avoir quitté les États-Unis pour l'Europe](#). Les principales économies émergentes qui devaient devenir les locomotives globales (BRICS : Brésil, Russie, Inde, Chine et Afrique du Sud) il y a quelques années encore, sont désormais considérées comme faisant partie du problème, engendrant des impulsions déflationnaires pour l'économie mondiale.

Le gouvernement Michel Temer, ancien vice-président de Dilma Rousseff (2011-2016) et qui lui a succédé dans son deuxième mandat à partir de mai 2016, a changé les lignes politiques directrices démocratiquement définies en 2014 : des lignes développementistes promouvant une large insertion sociale et une redistribution de revenus ont été remplacées par l'association avec les grandes banques et industries promouvant des programmes néolibéraux et de privatisation par le moyen de réformes économiques récessives.

L'actuel gouvernement brésilien (2018) n'a plus de projet de développement pour l'Amérique du Sud et encore moins de politique étrangère active tandis que [la Chine](#) avance avec des investissements dans la région. L'absence brésilienne dans la médiation du projet de paix en Colombie a été ressentie alors que le Suriname, la Guyane, la Bolivie, l'Équateur et le Vénézuéla (presque la moitié de l'Amérique du Sud) sont actuellement étrangers à la politique étrangère du pays. Les États-Unis ont graduellement étendu leur influence sur le Paraguay, le Suriname, la Colombie et l'Argentine avec des coopérations ou la présence de bases militaires faisant de la région une arène de conflits commerciaux et politiques avec la Chine, [alors que l'Alliance du Pacifique – Colombie, Pérou, Chili et Mexique – se renforce](#). (Kalout, 2017).

Dans ce contexte d'incertitude sur les orientations politiques d'UNASUL, des voix d'opposition la critiquent, en affirmant que l'organisation a perdu sa raison d'être et qu'on devrait en finir avec elle de façon ordonnée « aussitôt que possible ». (Montoya, 2017). À l'action anti-hégémonique contre les intérêts des États-Unis de la part des gouvernements de gauche dans la région, dans les années 2000, en plus de projets extra-régionaux tels que ceux des [BRICS](#), a succédé une contre-réaction avec la définition de l'Atlantique Sud en tant qu'espace stratégique d'importance croissante pour les États-Unis, dans le contexte d'initiatives visant à contenir la puissance sino-indiano-brésilienne en Amérique du Sud et en Afrique. (Pecequillo, 2016).

Les critiques faites aux gouvernements qui ont créé l'UNASUL, les instabilités politiques dans la région et les dénonciations pour corruption d'anciens responsables des différents gouvernements constituent des contretemps à la consolidation de l'organisation et jettent une ombre d'incertitude sur son avenir, au moins en ce qui concerne la participation d'entreprises brésiliennes dans des travaux d'infrastructure promues par COSIPLAN. Les dénonciations et procès s'étendent à plusieurs pays tels que l'Équateur, le Pérou, l'Argentine, le Mexique, la République Dominicaine, le Panama, la Colombie et le Vénézuéla. (Barrocal, 2017 ; Benites, 2017). Au Pérou, la fin de la participation de la firme brésilienne Odebrecht à deux projets d'infrastructure – la Route Interocéanique qui relie le Brésil au Pérou et le barrage Chavinomochia III – et les accusations contre d'anciens présidents et ministres ont mené l'actuel président Kuczynski à affirmer que l'on ne peut nier que le cas Odebrecht « [soit] un frein à l'économie ». (Fowks, 2017). L'arrestation récente de l'ancien président Ollanta Humala, accusé de blanchiment d'argent dans le cas des dons faits par le groupe brésilien Odebrecht lors de ses campagnes présidentielles de 2006 et 2011 (Humala a exercé son mandat entre juillet 2011 et juillet 2016 (Tola, 2017)), confirme le scénario de complications politiques et juridiques pour les projets d'intégration de l'infrastructure sud-américaine, pour le moins en ce qui concerne la participation d'entrepreneurs brésiliens aux projets du portefeuille COSIPLAN.

En ce qui concerne la reprise de l'alignement du Brésil avec la politique étrangère des États-Unis, le gouvernement brésilien actuel (février 2018) est de nouveau en négociation, après que Lula ait annulé la proposition du gouvernement précédent (de Fernando H. Cardoso), de céder l'usufruit de la base militaire d'Alcântara (dans l'État de Maranhão, dans la région nord-est du Brésil) au gouvernement américain pour le lancement de satellites, prenant même le risque d'utilisation de la zone pour le lancement d'ogives nucléaires. En outre, le gouvernement brésilien a signé, en mars 2017, un accord de partenariat technologique avec les États-Unis pour stimuler l'industrie de la défense nationale. L'accord, selon la déclaration de l'agence de nouvelles financières Bloomberg, est le « dernier signe d'un changement de politique étrangère » dans la plus grande économie de l'Amérique Latine et marque la fin de plus de dix ans de gouvernements de gauche avec la destitution de Dilma Rousseff. (Adghirni, 2017). Au mois de novembre 2017 des actions de l'Opération AmazonLog entre le Brésil et les États-Unis se sont déroulées à la triple frontière entre le Pérou, le Brésil et la Colombie, à Tabatinga, avec la coopération des trois armées de ces pays voisins, malgré l'opposition de l'aile nationaliste de l'armée brésilienne qui considère la présence des Nord-américains dans la région stratégique de la triple frontière comme un crime de lèse-patrie. (Melo, 2017).

*

Pour conclure, dans ce scénario de crise et d'incertitudes en Amérique du Sud, la récente publication de la Banque mondiale annonçant le renouvellement du régionalisme ouvert, option néolibérale des années 1990, a souligné que des gains potentiels pour toute la région seraient possibles en combinant les réformes structurelles et la libéralisation du commerce avec le reste du monde. (Bown *et alii*, 2017). L'étude de la Banque conclut qu'il y a encore de la place pour des accords préférentiels notamment entre l'Amérique du Sud et Centrale et l'Amérique du Nord. On voit que la Banque mondiale reprend ici sa place en tant que conseillère auprès des gouvernements qui ont succédé aux progressistes des années 2000, avec des options préférentielles pour les privatisations, des mesures économiques orthodoxes et des alliances avec le pouvoir hégémonique des États-Unis. La Banque suggère à nouveau des mesures déjà expérimentées en Amérique latine dans les années 1990, qui ont conduit à un approfondissement des crises économiques et à des récessions aux coûts sociaux très élevés. L'Amérique du Sud se trouve à la croisée des chemins, avec des risques de graves reculs politiques qui tendront à perpétuer ses problèmes chroniques.

Copyright Février 2018-Carneiro-Rükert/Diploweb.com

Références et sources consultées

ABTI. Associação Brasileira de Transportadores Internacionais. <http://www.abti.com.br/>. Consultation : août 2017.

Adghirni, Samy. U.S. Military Agreement With Brazil to Prompt Joint Defense Deal. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-03-23/u-s-military-agreement-with-brazil-to-prompt-joint-defense-deal>. Consultation : 23 mars 2017.

Akyüz, Yılmaz ; Yu III, Vicente P. *The financial crisis and the global south : impact and prospect*. Genève : South Centre Research Paper 76, May 2017. https://www.southcentre.int/wp-content/uploads/2017/05/RP76_The-Financial-Crisis-and-the-Global-South-Impact-and-Prospects_EN.pdf. Consultation : 15 juillet 2017.

ALADI - Associação Latinoamericana de Integração. *Sistema de informação de Comércio Exterior* - Estatísticas por item tarifário de um país. http://consultawebv2.aladi.org/sicoexV2/jsf/comercio_exterior_item_arancelario.seam. Consultation : février 2017.

Ariñez, Rubén. Evo anuncia que la carretera que atraviesa el TIPNIS 'se realiza'. *La Razon Nacional*. 05 de junio de 2015. http://www.la-razon.com/nacional/Evo-carretera-atraviesa-TIPNIS-realiza_0_2283971614.html. Consultation : 15 mars 2017.

Banque Mondiale. *GDP (current US\$)*. All countries and Economies. <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD>. Consultation : 21 août 2017.

Barrocal, André. Delação da Odebrecht nos EUA sacode a América Latina. *Carta Capital*. <https://www.cartacapital.com.br/internacional/delacao-da-odebrecht-nos-eua-sacode-a-america-latina>. Consultation : 2 juillet 2017.

Benites, Afonso. Brasil começa a enviar delação da Odebrecht a 8 países da região. *El País*. https://brasil.elpais.com/brasil/2017/06/02/politica/1496438612_350750.html. Consultation : 8 juillet 2017.

Bown, Chad P. et alii. *Better Neighbors*. Toward a renewal of economic integration in Latin America. Washington, World Bank Group, 2017.
<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/25736>. Consultation : 30 juillet 2017.

Carwil B-J. Bolivian-Venezuelan Military construction team begins work on TIPNIS highway. *Carwil without Borders*.
<https://woborders.blog/2015/06/29/bolivian-venezuelan-military-construction-team-begins-work-on-tipnis-highway/>. Consultation : 16 mars 2017.

Conectas. Direitos Humanos. *Denúncia da Sociedade Civil ao BNDES por sua participação no Projeto de Rodovia Villa Tunari-San Ignacio de Moxos (Bolívia)*. São Paulo - La Paz - Londres, 20 de Outubro de 2015.
http://www.conectas.org/arquivos/editor/files/Conectas_GW_Cedla%20-%20Denuncia%20Ouvidoria%20BNDES%20-%20Villa%20Tunari-%20San%20Ignacio%20Moxos_20_10_2015.pdf. Consultation : février 2017.

COSIPLAN. *Cartera 2016_web.pdf*.
<https://www.flipsnack.com/IIRSA/informe-de-la-cartera-de-proyectos-del-cosiplan-2016.html>. Consultation : 2017.

. API. *Agenda de projetos prioritários de integração*. 2016.
http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/api_agenda_de_projetos_port.pdf. Consultation : 2017.

Costa, Wanderley M. da. O Brasil e a América do sul : cenários geopolíticos e os desafios da integração. *Confins* [Online], 7. <http://confins.revues.org/6107> ; DOI : 10.4000/confins.6107. Consultation : 6 septembre 2017.

Fonseca, Bruno ; Mota, Jessica. Pan amazônia à Brasileira. *Amazônia*. 23/nov/2013.
<http://amazonia.org.br/2013/11/pan-amaz%C3%B4nia-%C3%A0-brasileira/>. Consultation : 15 mars 2017.

Fowks, Jacqueline. Kuczynski : “Não há como negar que o caso Odebrecht é um freio para a economia”. *El País*. https://brasil.elpais.com/brasil/2017/03/10/internacional/1489108861_588085.html. 10.mar.2017. Consultation : 2 juillet 2017.

Index mundi. *Bolívia*. [Historical Data Graphs per Year](http://www.indexmundi.com/g/g.aspx?v=21&c=bl&l=en) >
<http://www.indexmundi.com/g/g.aspx?v=21&c=bl&l=en>. Consultation : 21 août 2017

Jimenez, Georgina. La carretera. ¿ A quién beneficia. Villa Tunari-San Ignacio de Moxos. *Petropress*, 27/11/2011.
https://www.academia.edu/3292142/La_carretera_Villa_Tunari_San_Ignacio_de_Moxos_A_qui%C3%A9n_beneficia.petropress. Consultation : 2 mars 2017.

Kalout, Hussein. *Ausência de estratégia para América do Sul compromete ambições do Brasil*. <http://www1.folha.uol.com.br/colunas/hussein-kalout/2017/01/1852198-brasil-precisa-reformular-uma-estrategia-para-a-america-do-sul.shtml>. Consultation : 13 février 2017.

Martinez, Paola. Bolivia frente a la IIRSA-COSIPLAN ? *Entre electractivismo y laintegración* ? Buenos Aires : CLACSO, 2013.
<http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/becas/20131016053606/Informe.pdf>. Consultation : pendant mars 2017.

Melo, Liana. Militares americanos na Amazônia causam discórdia no Exército brasileiro. *Projeto #Colabora*. 21.jul.2017.

<http://projetocolabora.com.br/florestas/gringos-de-farda-na-amazonia-amazonlog/>. Consultation :30 juillet 2017.

Montoya, Rodrigo B. Darle sepultura a Unasur. *El Colombiano*.

<http://www.elcolombiano.com/opinion/columnistas/darle-sepultura-a-unasur-AL6728020>.

Consultation : 12 juillet 2017.

Pecequillo, Cristina S. 2016.O reposicionamento estratégico dos Estados Unidos na América do Sul. In : Passos, Rodrigo D. F. ; Fuccille, Alexandre (orgs). *Visões do Sul : crise e transformações do sistema internacional*. Marília : Oficina Universitária ; São Paulo : Cultura Acadêmica, 2016. Pp. 229-246.

https://www.marilia.unesp.br/Home/Publicacoes/visoes-do-sul_vol.1-ebook.pdf. Consultation : mars 2017.

Pfimer, Matheus H. *Heartland* Sul-americano ? Dos discursos geopolíticos à territorialização de um novo triângulo estratégico boliviano. *GEOUSP - Espaço e Tempo*, São Paulo, Nº 29, pp. 131 - 144, 2011. <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/74192>. Consultation : octobre 2016.

Pronunciamento público de la Sub-Central de Mujeres Indigenas del Territorio Indigena Parque Nacional Isiboro SecureTipnis. Sub central de pueblos indígenas. Trinidad, 04.mar.2017.

https://pt.scribd.com/document/341667117/Subcentral-Mujeres-de-TIPNIS-Pronunciamiento-3-Marzo-2017#fullscreen&from_embed. Consultation : 12 mai 2017.

Porto, Jadson L. R. A condição periférico-estratégica da Amazônia Setentrional : a inserção do Amapá no Platô das Guianas In : Jadson L. R. Porto & Durbens M. Nascimento (orgs.).

Interações fronteiriças no Platô das Guianas : novas construções, novas territorialidades. Rio de Janeiro : Publit, 2010, pp.139-160.

Silva, Gutemberg de Vilhena. *Usos contemporâneos da fronteira franco-brasileira* : entre os ditames globais e a articulação local. Macapá : Editora da UNIFAP, 2014, 131 p.

Tola, Raúl. Ex-presidente do Peru Ollanta Humala é preso por corrupção no caso Odebrecht. *El País*.14.jul.2017.

https://brasil.elpais.com/brasil/2017/07/14/internacional/1500001602_001817.html.

Consultation : 25 juillet 2017.

Uebel, Roberto G. Fronteras e inmigración contemporánea en Brasil : el caso de la inmigración boliviana. *Mundi Migratios*. Vol. : 3 Nº 2, Pág. 92-111, 2015.

www.anuariocemi.uh.cu/index.php/MMig/article/download/.../25. Consultation : 12 août 2017.

P.-S.

Aldomar A. Rückert, Professeur Docteur au Département de Géographie et dans les programmes de 2e et 3e Cycles en Géographie et en Planification Urbaine et Régionale de l'Université fédérale du Rio Grande do Sul (UFRGS), à Porto Alegre, Brésil. Chercheur CNPq. Camilo P. Carneiro, Enseignant Docteur à l'École supérieure de publicité et de marketing - ESPM et collaborateur dans le programme de 2e et 3e Cycles en Études Stratégiques Internationales de l'Université fédérale du Rio Grande do Sul (UFRGS), à Porto Alegre, Brésil.

Notes

[1] Cet article a reçu le soutien de ressources des projets de recherche « Politiques territoriales comparées Union européenne-Amérique du Sud » (CNPq) et « Processus

Transfrontalier en Amérique du Sud. Dynamiques territoriales, développement régional, intégration et défense dans les frontières méridionales et septentrionales du Brésil » (CAPES- Pró-Defesa). Les observations sur le terrain ont été développées par les auteurs en Argentine et sur le plateau des Guyanes entre 2013 et 2017. La cartographie a été faite par les auteurs. Remerciements à [Hervé Théry](#) pour les importants échanges académiques, la révision finale - avec Estelle Ménard (Diploweb) - et à Jacqueline Rocha pour la traduction.

[2] Des gouvernements populaires dirigés par Lula da Silva au Brésil, Néstor Kirchner en Argentine, Tabaré Vázquez en Uruguay, Evo Morales en Bolivie, Rafael Correa en Équateur, Fernando Lugo au Paraguay et Hugo Chavez au Vénézuéla.

[3] D'après les données de 2016 de la Banque Mondiale, les plus grands écarts sont entre le Brésil (US\$ 1, 700 milliards), et la région des Andes - comme l'Équateur (US\$ 97,8 milliards) - et du plateau des Guyanes, où se trouvent les chiffres les plus bas de l'Amérique du Sud, en Guyane (US\$ 3,4 milliards) et au Suriname (US\$ 3,6 milliards). Dans le Bassin de la Plata, les chiffres du PIB sont élevés en Argentine (US\$ 545,8 milliards) et bas au Paraguay (US\$ 27,4 milliards) et en Uruguay (US\$ 52,4 milliards). (Banque Mondiale).

[4] COSIPLAN a adopté la régionalisation des projets de l'IIRSA, en 9 axes d'Intégration et Développement : Amazonie, Andin, Capricorne, Sud, plateau des Guyanes, Hydrovoie Paraná-Paraguay, Interocéanique, MERCOSUL-Chili et Pérou-Bolivie-Brésil.

[5] TIPNIS a été déclaré Parc, puis Territoire Indigène, en 1965 et 1990 respectivement. Le gouvernement d'Evo Morales a reconnu comme titulaires du territoire les peuples Chimanes, Yuracaré et Mojeño Trinitario, représentés par la Sous-Centrale Territoires Indigènes et Parcs. National Isiboro Sécure (Martinez, 2013 ; Jimenez, 2011, p. 19). La route prévue depuis 1826, bien qu'elle n'ait pas été insérée en tant que projet de COSIPLAN, a été projetée par l'Administration bolivienne des routes, sur 306 kilomètres, pour relier le nord et le centre de la Bolivie à travers le Territoire Indigène et le Parc National Isiboro Sécure.

[6] Règlement (CE) n.o 715/2007, relatif à l'homologation de véhicules à moteur concernant les émissions des véhicules légers et utilitaires (Euro 5 et Euro 6).