

Intégrer le développement, développer l'intégration :  
l'Initiative pour l'Intégration de la Région  
Sud-Américaine (IIRSA) à l'épreuve du projet d'intégration  
ferroviaire entre le Chili et  
l'Argentine.

Alvaro Artigas, Sciences Po/CERI – Chargé  
d'Enseignement à Sciences-Po Paris

# Plan

- Régionalisme et infrastructure en Amérique Latine
- Un projet d'intégration sud-américaine à rebours du néolibéralisme des années 1990 et 2000? L'IIRSA et le défi de la régionalisation
- Cas d'étude: le Projet Biocéanique Aconcagua

# Régionalisme et infrastructure en Amérique Latine

- La question de l'infrastructure comme grande oubliée des initiatives régionalistes de la région.
- Le modèle du régionalisme ouvert des années 1990, éminemment intergouvernemental, a joué à l'encontre de l'intégration physique
- Des modèles d'intégration régionale par sédimentation et concurrents les uns des autres.

# Du Mercosur à l'UNASUR: l'architecture régionale récente de l'Amérique du Sud.

- Des modèles d'intégration régionale solidement ancrés dans le principe du régionalisme ouvert et ambitions supranationales...mais des résultats décevants. Evolution vers la CSN en 2000 et une approche éminemment intergouvernementale.
- 2008: création de l'UNASUR (CAN+MERCOSUR+Pays associés)
- La diffusion d'un nouveau modèle de développement économique à l'ensemble de la région a permis d'étendre à l'ensemble du continent un schéma d'intégration commun. Il a également remis à l'ordre du jour des questions liés aux facteurs structurels du développement qui avaient été progressivement écartées des initiatives régionales.
- Une dimension désormais sud-américaine des projets d'intégration régionale, non pas sans contradictions.

# Vers une union sud-américaine?



# L'IRSA



**I . I . R . S . A**

INICIATIVA PARA LA INTEGRACION DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA

# L'IIRSA: l'Initiative pour l'Intégration de l'Infrastructure Régionale Sud-Américaine

- Lancée en août 2000: 72 projets autour de 12 axes d'intégration physique
- Origines: commanditée par le Brésil (présidence de Fernando Henrique Cardoso) à la BID. Résultat de délibérations entre chefs d'Etat et ministres de finances, transports et énergie, puis de comités techniques en charge de l'élaboration d'axes prioritaires et projets d'intégration.
- Les transports et voies de communication font irruption désormais comme priorité du développement continental (chemins de fer, voies fluviales, installations portuaires)
- Première étape: les *corredores* ou couloirs bi-océaniques longitudinaux et transversaux.

# Trois objectifs majeurs

- Trois objectifs majeurs\*:
  - Promouvoir l'intégration des marchés afin d'améliorer le commerce interrégional.
  - Promouvoir la consolidation des chaînes de production pour atteindre compétitif dans les principaux marchés mondiaux.
  - Réduire le «coût d'Amérique du Sud" à travers la création d'une plate-forme logistique-inséré dans l'économie mondiale.
  - Un objectif qui se dégage de cet ensemble de priorités: Faciliter l'extraction, acheminement et distribution de la production agricole et minière vers des marchés européens mais surtout asiatiques.
- Dix axes d'intégration et de développement du continent sud-américain
  - Ex : Axe Amazonien (Colombie-Equateur -Pérou-Brasil)
- Sept processus sectoriels de développement
  - Les marchés régionaux de l'énergie, systèmes d'exploitation du transport aérien, maritime, multimodal, la promotion de technologies de l'information et des télécommunications, la facilitation des passages frontaliers et les modalités de financement

\*Séminaire infrarégional organisé par le Comité de coordination technique de l'IIRSA, en Septembre 2003 à Lima



# Une structure de financement publique...

- 3 institutions financières multilatérales de la région et une institution nationale
  - La Banque Interaméricaine de Développement
  - Le Fondo Plata (1971)(AR,BO,BR,UR,PR)
  - La Corporation Andine de Développement (CAF): banque de développement régionale fondée en 1970, composée de 18 états latino-américains et 14 banques privées (Banco de Comercio Exterior S.A. (Arg))

## **ET**

- la Banque Nationale de Développement Economique et Social (BNDES): Banque de l'Etat brésilien: à vocation nationale puis, à partir des années 2005, orientée vers des projets d'infrastructure communs avec des pays voisins (+560%)

# Qui reste néanmoins dépendante d'une forte participation privée

	Privado		Público		Público/Privado	
	Nº de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	Nº de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)	Nº de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Transporte	50	12,831.99	355	38,970.12	57	11,949.63
Energía	10	5,125.00	35	10,140.98	16	35,665.30
Comunicaciones	2	0.10	6	42.63	1	2.00
<b>TOTAL</b>	<b>62</b>	<b>17,957.09</b>	<b>396</b>	<b>49,153.73</b>	<b>74</b>	<b>47,616.93</b>

Source: Base de données IIRSA 2011

# L'IIRSA et les couloirs bi-océaniques



# Chili-Mercosur: une intégration territoriale aux retombées multiples

- Voie principale de communication terrestre, Paso Cristo Redentor, connaît un fonctionnement intermittent conséquence des conditions climatiques extrêmes.
- Estimations échanges commerciaux sud-américains par le Pacifique, à hauteur de 50 millions de tonnes à l'horizon 2040.
- Valparaiso (5<sup>e</sup> région au Chili): développement et renforcement de cette place portuaire comme porte d'entrée de l'Asie du Sud-Est dans le continent.

# L'IIRSA à la lumière du projet d'intégration ferroviaire Chili-Argentine

- L'axe d'intégration le plus important de par son envergure et coût économique
  - 38,6% crédits envisagés par l'IIRSA seront attribués à l'axe (EID) MERCOSUR-CHILI (Données IIRSA 2011).
- Le Couloir Biocéanique Aconcagua: projet emblématique de par sa portée et importance en investissement local.
  - 3<sup>e</sup> projet de connexion transmontagne au monde (après le Saint-Gotard (CH) et Selkan (JP))
  - Le coût total du projet est de 3 milliards de US\$
- Un projet en phase avec les extensions territoriales et stratégiques envisagées par l'IIRSA
  - Le projet envisage 205 km d'extension totale, entre Los Andes et Lujan de Cuyo, où s'érigeront des stations intermodales.
  - La construction du tunnel élèverait la capacité de charge jusqu'à 77 millions de tonnes et devrait favoriser l'expansion commerciale entre l'Océan Atlantique et Pacifique.

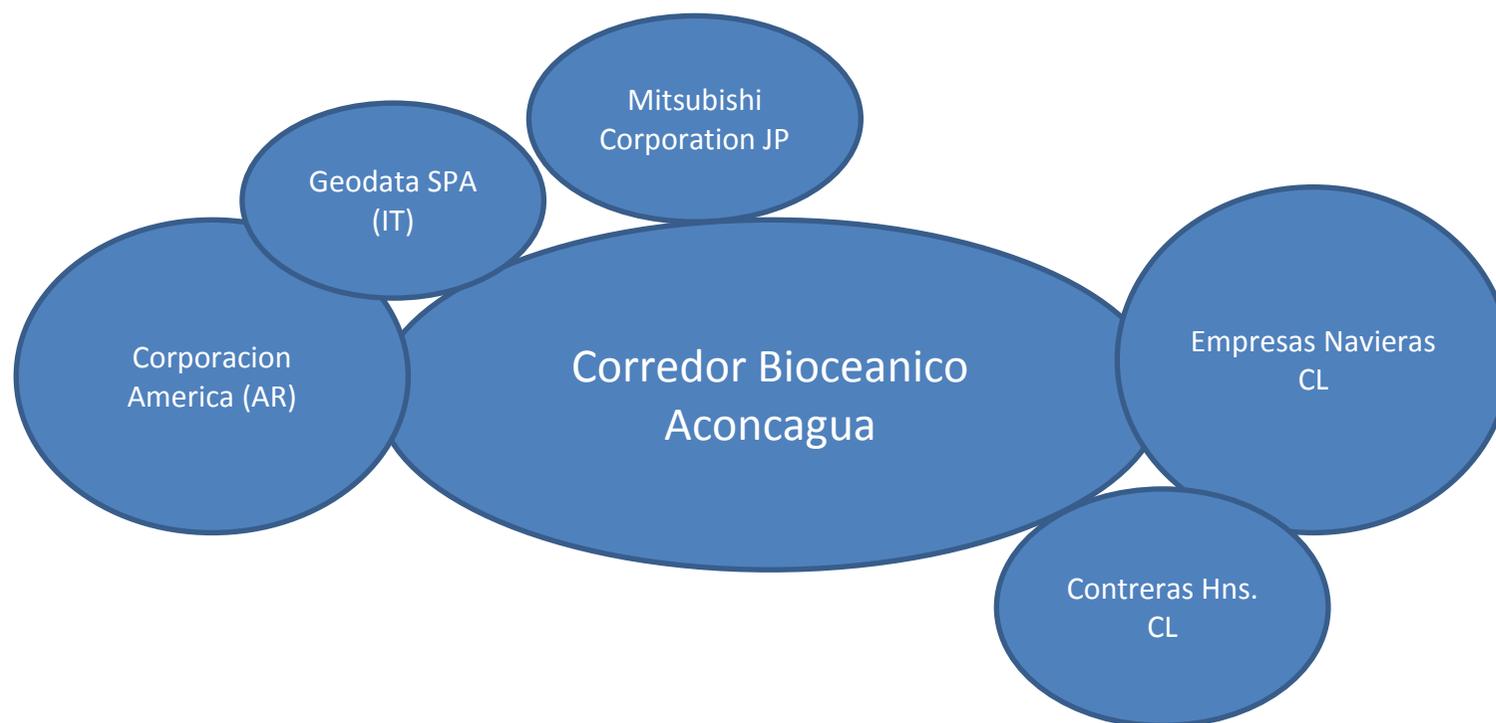
# Les objectifs du Couloir Bi-Océanique Aconcagua

- Un tunnel ferroviaire de faible altitude
- 100 stations intermodales de fret tout au long du circuit Buenos Aires-Valparaiso
- Revitalisation du réseau ferré déjà en place



# Un projet entièrement entre les mains d'acteurs privés

- Un projet élaboré à part entière par un consortium privé, intégré par des entreprises provenant d'Argentine, Chili, Japon et Italie.



# Des objectifs d'expansion territoriale des groupes économiques sud-américains

- **Empresas Navieras:** groupe chilien dont les origines remontent aux années 1930.
  - Fonds d'investissement avec des participations dans plus de 80 sociétés nationales et étrangères.
  - Ce groupe a axé son stratégie dans l'intensification de relations avec l'Asie Pacifique et le développement de nouvelles routes en direction de cette région du monde.
- **Corporación América:** groupe économique argentin, avec des participations transversales dans des projets liés à l'Asie du Sud Est.

# Un projet compatible avec la réalité de l'intégration régionale?

- Un projet qui tient compte des spécificités de l'économie politique chilienne et argentine
- Un processus d'intégration sud-américain qui met désormais en valeur plusieurs niveaux de collaboration (binational, bi-régional).
- Mais qui peut s'avérer contradictoire et aux effets limités, du fait l'objet de projets de régionalisation concurrents dans le bassin pacifique?
- L'adéquation régionalisation et projets régionalistes

# Un projet à l'épreuve de relations politiques houleuses

- Une dimension stratégique indéniable pour Buenos Aires et Santiago
- Une intégration pas entièrement détachée des aléas de la politique commerciale et d'une agenda diplomatique nourrie.
- Deux modèles de développement peu compatibles entre eux et avec les ambitions continentales de l'UNASUR...

# Un impact mesuré sur l'élaboration des politiques publiques régionales: quels apprentissages?

- Un dispositif de politiques publiques novateur
- L'introduction de notions d'évaluation de projets régionaux et nationaux
- Une plus grande visibilité –et ouverture du moins théorique- des projets d'infrastructure à la participation de groupes d'intérêts sud-américains.
- Une standardisation des formats d'appels d'offres et de suivi des concessions d'infrastructure à une échelle régionale.

# Bibliographie

- Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional en América del Sur, BID, 2000.