

DM 4 Les corridors de développement en Amérique latine barème 3-2-2-3

présentation des documents...

Le doc 1 est une carte de l'organisation du territoire de l'Amérique latine mettant en évidence les corridors de développement en 2018-2019. L'auteur n'est pas précisé donc c'est le manuel, les sources sont locales (commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes). Le doc 2 est une infographie (affiche?) dénonçant les effets négatifs des corridors par une association régionale, la « coalition régionale » qui regroupe des ONG de plusieurs pays sud-américains concernés. Le doc 3 est une photo du col de la Cumbre qui permet de franchir les Andes à plus de 3800 m d'altitude. Le doc 4 est un extrait d'un ouvrage de Géo sur les littoraux de N Kacimi Zeegaï et R Woessner, paru en 2018.

Question 1 : Les corridors de développement ont pour objectif de mettre en relation des territoires par la réalisation d'infrastructures de transport. La mise en relation est considérée comme une solution imparable au développement : l'ouverture sur d'autres marchés, d'autres concurrents est sensé dynamiser l'économie. Le doc 1 permet de localiser ces corridors : au nord entre Mexico et Panama, puis entre Caracas et Lima, entre la Bolivie et le Pérou, entre le sud est brésilien et le Chili, doublé au sud par un corridor rejoignant l'Argentine et le Chili. Les territoires ainsi mis en relation associent métropoles, villes, ports et gisements de minéraux ou d'hydrocarbures. Le développement de corridors permet aux façades maritimes de posséder un arrière pays, qui permet d'absorber les flux d'importation et d'impulser des flux d'exportations, et de désenclaver les territoires de l'intérieur. Le doc 4 insiste sur la notion de « corridor bi-océanique » : l'idée serait de shunter le passage par Panama ou le cap Horn en intégrant le flux dans le continent lui-même.

Question 2 : On peut dégager un premier groupe d'obstacles avec les éléments naturels, particulièrement le franchissement des Andes. Le doc 3 montre cette route du col de la Cumbre à près de 4000 m d'altitude où les lacets semblent ne jamais se finir : cette route n'est pas franchissable l'hiver. La légende indique qu'un tunnel est aménagé depuis 1980, ce qui souligne l'ancienneté de la recherche de relations entre les pays sud-américains. Le doc 4 évoque quant à lui les « distances considérables » ce qui est synonyme de temps de transport. Les corridors franchissent de nombreuses frontières d'États mais aussi d'association d'États. Avoir des relations signifie que ces Etats ou ces associations puissent faciliter les transports. Les façades maritimes existent et se développent, mais elles nécessitent des arrière pays qui pour l'instant sont trop enclavés.

Question 3 : Comme le montre le doc 2, ces travaux et ces échanges provoquent des réactions et des effets négatifs. Les ONG locales s'inquiètent de ces conséquences négatives pour les populations. La mise en relation avec d'autres territoires n'est pas forcément du goût de toutes les cultures qui vivent dans un certain équilibre. La rupture de cet équilibre est mal vécue. Le désenclavement fait disparaître des modes de vie, fait déplacer des populations, dégradant au passage la faune et la flore. L'activité économique stimulée par les corridors permet aux villes de se développer mais par une urbanisation mal maîtrisée, les ressources sont exploitées mais surtout exportées, sans que cela profite aux populations locales. Par les changements induits de localisation sur les axes routiers ou ferroviaires, les populations sont déplacées et les emplois qu'elles peuvent trouver sont suffisamment difficiles pour que les associations dénoncent que ces populations sont exploitées.

Question 4 : Les corridors de développement permettent la mise en relation des différents territoires de l'Amérique latine, particulièrement les façades maritimes. La notion de corridor est bien associée aux idées libérales qui fondent la mondialisation. Le mouvement permet les échanges, de meilleures

affaires, la concurrence et, indirectement, le dynamisme. C'est en tout ces ce qu'on attend de ces décisions d'aménagement. Ainsi en mettant en contact les façades maritimes et leur arrière pays, on essaye de profiter des différences existantes mais aussi de créer une cohérence territoriale entre façade et arrière-pays. Les corridors donnent plus de poids à ces façades et leur permettent de s'intégrer davantage dans la mondialisation. Le cas des corridors bi-océaniques qui traversent le continent au sud du Brésil et en Argentine est un bon exemple. Les ambitions semblent très élevées : arriver à détourner une partie du trafic inter-océanique ne peut se faire sans compenser la rupture de charge par des services ou des opérations de fabrications supplémentaires. Si la façade atlantique est plus active et depuis plus longtemps, les corridors permettent à la façade pacifique de se développer à son tour. En définitive, les corridors de développement sont le lien qui permet de drainer le continent sud américain tout en unifiant son espace.