

Extrait du El Correo

<https://www.elcorreo.eu.org/Comment-les-neoliberaux-justifient-le-Plan-Puebla-Panama>

Comment les néolibéraux justifient le Plan Puebla-Panamá

- Empire et Résistance - Blocs régionaux - APEC-ALCA-ZLEA -

Date de mise en ligne : samedi 5 juillet 2003

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Le Plan Puebla - Panamá est un gigantesque projet qui prévoit la modernisation des réseaux de communication d'Amérique centrale. Mais à qui profitera-t-il ? Aux peuples ou aux multinationales ?

Mobilisation

Les altermondialistes ont déjà commencé à se mobiliser. En octobre 2002, des milliers de manifestants ont établi des barrages sur les autoroutes et organisé des marches de protestation de l'Etat du Chiapas, au sud du Mexique, à la capitale du Costa Rica, San José. Selon eux, une partie de l'autoroute traversera inévitablement les régions indiennes mayas du nord du Guatemala. Le programme de modernisation des réseaux électriques incite par ailleurs ouvertement les investisseurs à construire des barrages hydroélectriques dans des vallées fluviales aujourd'hui occupées par des communautés indiennes.

Les pays pauvres d'Amérique centrale n'avaient pas connu de projet aussi grandiose depuis un siècle, c'est-à-dire depuis la décision prise par Theodore Roosevelt de faire creuser un canal reliant les océans Pacifique et Atlantique.

Le Plan Puebla - Panamá brille donc par son gigantisme : il va coûter 10 milliards de dollars, couvrir 1 million de kilomètres carrés, et, selon les partisans du projet, quelque 65 millions de personnes devraient en être les bénéficiaires.

L'idée est simple mais ambitieuse : il s'agit de relier toutes les routes, tous les ports et tous les réseaux électriques du sud du Mexique et de sept pays d'Amérique centrale d'ici à 2006, afin de permettre à cette région atteinte de pauvreté chronique de rattraper le niveau de compétitivité des économies d'Europe et d'Asie, de plus en plus puissantes et unies. "Sans intégration, le niveau de vie des pays d'Amérique centrale ne pourra jamais s'accroître", explique Marcelo Antinori, de la Banque Interaméricaine de Développement (BID), qui est en partie à l'origine de cette initiative. "L'union économique est indispensable à la région."

Le modèle multilatéral est actuellement à la mode en Amérique latine. Il y eut, dans les années 90, le Mercosur*, puis les pourparlers actuels de l'Accord de libre commerce des Amériques (ALCA**). Le Guatemala, le Salvador, le Honduras, le Nicaragua et le Costa Rica ont entamé des négociations avec l'administration Bush en début d'année au sujet d'un accord de libre-échange en Amérique centrale et, selon le calendrier, ces négociations devraient s'achever début 2004. Dans une région célèbre dans le reste du monde pour les guérillas et les escadrons de la mort des années 80, ce projet grandiose de construction est donc bien plus qu'une simple politique de grands travaux. C'est du moins ce qu'on aimerait nous faire croire.

Ce projet, dont la paternité est attribuée au président mexicain, Vicente Fox, est administré au siège de la BID, à Washington. Il s'est déjà attiré les foudres de plusieurs organisations. Lancée en juin 2001, la pièce maîtresse du projet est un plan de 7,5 milliards de dollars destiné à créer un réseau routier de 9 000 kilomètres, qui comprendrait une autoroute flambant neuve le long du "couloir du Pacifique", allant de la cité mexicaine de Puebla à la ville de Panamá. Cette autoroute serait reliée par un réseau routier distinct à un "couloir de l'Atlantique" qui traverserait la péninsule du Yucatán jusqu'au Belize et aboutirait au Honduras. Selon la BID, grâce à ce réseau et aux nouveaux traités, les échanges commerciaux annuels en Amérique centrale passeraient de 5,1 milliards de dollars à 8,5 milliards de dollars en 2010.

Comment les néolibéraux justifient le Plan Puebla-Panamá

Aux yeux des opposants à ce projet, c'est justement là tout le problème. Le Plan Puebla - Panamá "entraînera la construction de barrages, d'autoroutes et un développement des ports... qui favorisera l'expansion des multinationales dans la région", critique Carlos Beas Torres, qui milite pour les droits des populations indiennes. "C'est-à-dire l'expulsion immédiate de nos communautés de leurs terres." Les arguments en faveur du Plan Puebla - Panamá sont des plus directs : les économies des pays d'Amérique latine sont dans un état catastrophique, et l'état de leurs routes et de leurs ports est tout aussi calamiteux. La plus grande partie de l'argent servira à des réparations de première nécessité. Selon l'économiste Pablo Rodas Martini, acheminer un produit du Guatemala au Costa Rica revient aussi cher que le convoier du Guatemala en Europe occidentale. L'objectif premier de ce projet d'autoroutes est de réduire la durée des trajets et, par là même, de donner un coup de pouce au trafic commercial.

Quoi qu'il adienne, le projet est déjà bien trop avancé pour être arrêté. Les pays participants et les banques internationales de développement sont en train de débloquer la plupart des fonds. A ce jour, 54 % du budget accordé aux routes a trouvé un financement et les 28 chapitres du budget ont été approuvés.

Néanmoins, l'expérience a montré que, en Amérique latine, les dirigeants qui favorisent d'énormes projets de construction sans l'approbation de leur peuple le font à leurs risques et périls. Ainsi, en début d'année, une série de manifestations parfois violentes dans la commune autogérée de San Salvador Atenco [près de Mexico] a contraint le gouvernement à renoncer à son projet de nouvel aéroport international dans la région. La cible de ce soulèvement, le président Fox, est aussi le père du projet de rénovation des routes de Puebla à Panamá, et certains de ses collègues le long de cette route ne jouissent pas de la même légitimité démocratique que lui. S'ils veulent que cette route soit celle de la stabilité, ils feraient mieux de la construire avec soin.

* Marché commun du Cône sud, créé en 1991, regroupant l'Argentine, le Brésil, le Paraguay et l'Uruguay. Le Chili et la Bolivie y sont associés.

** Projet d'abolition des tarifs douaniers entre tous les pays du continent américain, de l'Alaska à la Terre de Feu (sauf Cuba), lancé en 1994 et qui devrait être mis en vigueur en 2005, appelé aussi Zone de libre-échange des Amériques (ZLEA).

Joseph Contreras et Curt Hopkins

NEWSWEEK, New York Courier International

18/09/2003, Numero 672