

# Aide ferroviaire suisse pour la Bolivie

**TRANSPORTS** Le président bolivien, Evo Morales, vient en Suisse jeudi. Il va signer une déclaration d'intention permettant de soutenir un projet de voie ferrée transocéanique auquel s'intéressent plusieurs entreprises suisses

BERNARD WUTHRICH, BERNE

@BdWuthrich

Le président bolivien, Evo Morales, vient jeudi en Suisse. Il rencontrera la présidente de la Confédération, Doris Leuthard, dans le cadre d'une visite de travail. En leur présence, les représentants des deux ministères des infrastructures – le directeur de l'Office fédéral des transports, Peter Füglistaler, pour la Suisse – vont signer une déclaration d'intention, un Memorandum of Understanding (MoU), pour un méga-projet dans lequel sont impliquées quatorze entreprises suisses et allemandes: la construction d'une ligne ferroviaire reliant l'Atlantique au Pacifique via le Brésil, la Bolivie et le Pérou. Ce projet se nomme Bioceánico. Il est porté en Suisse par l'association faitière de l'industrie ferroviaire, Swissrail. Il s'agit d'un investissement colossal, estimé à entre 12 et 15 milliards de dollars, pour l'aménagement d'une voie ferrée de 3700 kilomètres entre les ports de Santos (Brésil) et Ilo (Pérou). Il devrait pouvoir compter sur un financement de la Banque mondiale et de la Banque interaméricaine de développement (BID). La somme inclut les travaux de planification et d'infrastructure ainsi que l'acquisition du matériel roulant et l'entretien.

## Projet chinois concurrent

Les acteurs allemands et suisses du projet seront aussi présents. Le secrétaire d'Etat allemand aux Transports, Rainer Bomba, et le directeur du Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), Ben Möbius, devraient faire le déplacement à Berne pour l'occasion. Des entreprises telles qu'Alpiq Infra, Bombardier, Deutsche Bahn Engineering & Consulting, Molinari Rail, Siemens, Thales et Stadler Rail font partie du consortium germano-suisse. Les entreprises partenaires devraient pouvoir compter sur l'appui de l'Assurance suisse contre les risques à l'exportation (ASRE) et de son équivalente allemande. Le Secrétariat d'Etat à l'économie (Seco) est également impliqué



Le président bolivien, Evo Morales, sera jeudi en Suisse. Il rencontrera Doris Leuthard dans le cadre d'une visite de travail. (DAVID MERCADO/REUTERS)

## 3500 kilomètres séparent l'Atlantique du Pacifique



dans les discussions.

Plus directe que le détour par le canal de Panama ou le cap Horn, la nouvelle ligne favoriserait la circulation des marchandises sur

le continent sud-américain. Elle s'appuie en partie sur le réseau ferré existant, en particulier entre Santos et la frontière bolivo-brésilienne de Puerto Suarez.

«On évite ainsi de devoir faire des travaux de déforestation dans la plaine amazonienne», relève Michaela Stöckli, directrice de Swissrail.

## Plus d'accès à la mer depuis 130 ans

Si elle insiste sur ce point, c'est parce qu'un projet concurrent déposé par la Chine propose un autre tracé, long de 4800 kilomètres. Celui-ci contournerait la Bolivie et entraînerait de grands travaux de déforestation. «Notre projet est plus écologique», assure-t-elle. La solution chinoise souffre d'autres défauts, que les promoteurs du Bioceánico n'hésitent pas à mettre en avant: les

Chinois feraient faire le travail par leurs propres ouvriers, alors que le projet germano-suisse recourrait à la main-d'œuvre locale. On parle de 6000 à 8000 emplois, ce qui n'est pas rien dans l'un des pays les plus pauvres de la planète. Un autre élément semble jouer en faveur du programme proposé par la Suisse: son savoir-faire dans le domaine des voies métriques et de la crémaillère. C'est un élément important, car la future ligne reliera les deux océans en transitant par l'Altiplano bolivien, juché à 4000 mètres d'altitude.

Par ailleurs, les Chinois sont soupçonnés d'avoir un œil sur l'exploitation des matières premières, un sujet très sensible en

Amérique du Sud. Depuis son accession au pouvoir, Evo Morales a entrepris de nationaliser les mines, ce qui a fâché les sociétés exploitantes privées, parmi lesquelles Glencore. La question des matières premières sera sans doute abordée dans l'entretien que le président bolivien aura avec Doris Leuthard, «au moment de parler de questions économiques telles que le commerce et les investissements, selon un porte-parole de la conseillère fédérale.

**Par ailleurs, les Chinois sont soupçonnés d'avoir un œil sur l'exploitation des matières premières, un sujet très sensible en Amérique du Sud**

Ce «canal de Panama à sec», comme l'a qualifié un chroniqueur de la presse allemande, permettrait de réaliser un rêve après lequel la Bolivie court depuis 130 ans: retrouver un accès direct à la mer. Le Chili l'en avait privée en lui arrachant sa province littorale durant la guerre du Pacifique, dite aussi «guerre du salpêtre», entre 1879 et 1884.

En mars dernier, les promoteurs suisses et allemands s'étaient déjà réunis à Berlin pour créer une communauté d'intérêts afin de promouvoir ce projet. Selon la planification actuelle, le premier coup de pioche devrait être donné en 2019 et les travaux devraient durer environ sept ans. Mais ça, c'est sur le papier. La réalité du terrain est plus complexe, et de nombreux obstacles peuvent encore se dresser sur la route de la liaison ferrée transocéanique. ■