

Éditorial

Ce numéro 131 de *Problèmes/Perspectives d'Amérique latine* a pour thème principal Transports et logistique en Amérique du Sud.

Dans « Route bi-océanique du Capricorne : utilisations potentielles du territoire vers le cordon portuaire du nord du Chili », Daniel Monteiro Huertas et Rafael Oliveira Fonseca, analysent les perspectives créées par ce corridor routier international reliant le Brésil (Campo Grande, MS) au nord du Chili (ports d'Antofagasta/Iquique) via le Paraguay et l'Argentine, dont la mise en service est prévue pour 2026. Ce projet, issu du Consensus de Brasilia (2023), vise à faciliter les échanges entre l'Atlantique et le Pacifique, en privilégiant une liaison Brésil-Paraguay-Argentine-Chili, au détriment de la Bolivie. Il s'inscrit dans une logique d'intégration sud-américaine et de compétitivité territoriale, avec des enjeux logistiques majeurs : développement du complexe portuaire de Mejillones (Chili), potentiel agro-industriel (soja, viande), et impacts socio-économiques pour des villes comme Porto Murtinho (Brésil) et Campo Grande. Les défis incluent la régulation des flux, l'aménagement du territoire, et l'équilibre entre acteurs publics et privés. La route pourrait réduire la dépendance aux ports brésiliens de Santos et Paranaguá.

Paula Camilo Pereira, Cláudia Heloiza Conte et Fabrício Gallo mettent en lumière dans « Mato Grosso do Sul dans l'intégration régionale de l'Amérique du Sud : transport aérien et corridor bio-océanique » le rôle clé que joue cet État dans l'intégration régionale sud-américaine, dans cette même perspective, du corridor bio-océanique et dans celle du transport aérien, qui complète ce corridor en facilitant la mobilité des personnes. Entre 2018 et 2024, les flux aériens Brésil-Argentine, Brésil-Chili et Brésil-Paraguay ont crû (malgré la pandémie), avec une reprise marquée en 2023-2024. Le Mato Grosso do Sul, position centrale, pourrait devenir un hub logistique et aérien, dynamisant l'économie locale et régionale. L'intégration dépendra aussi d'investissements dans les infrastructures aéroportuaires et la coordination entre pays.

À une tout autre échelle, celle de la mobilité intra urbaine, Rita de Cássia de Andrade et Eda Maria Goes montrent dans l'étude comparative « Inégalités socio-spatiales et mobilité quotidienne à Carthagène des Indes (Colombie) et Cuzco (Pérou) » que dans ces deux villes la mobilité quotidienne reflète et aggrave les inégalités socio-spatiales. Toutes deux dotées d'un centre historique touristique, elles voient leurs populations confrontées à des barrières physiques, économiques et symboliques : transports

informels, embouteillages, et infrastructures défailtantes. À Carthagène, la fragmentation est accentuée par des espaces résidentiels fermés et une ségrégation spatiale, à Cuzco, malgré une mobilité plus piétonne et des marchés publics accessibles, les quartiers périphériques souffrent d'un manque d'accessibilité. Les stratégies de déplacement (marche, transports en commun, taxis) varient selon le pouvoir d'achat et le lieu de résidence, révélant une ville à deux vitesses. L'accès inégal aux espaces urbains limite le droit à la ville pour les populations défavorisées.

L'approche comparative est reprise dans le dernier article du dossier, mais cette fois étendue à une comparaison non pas entre deux villes, mais deux pays. L'article « Deux régions intermédiaires d'activité logistique mondialisée : comparaison entre le Brésil et la France », de Mauricio Aquilante Policarpo, Guillaume Schmitt et Rita de Cássia Martins de Souza, compare deux régions intermédiaires logistiques : les Hauts-de-France (France) et la zone s'étendant entre le District fédéral et le Minas Gerais (Brésil). Ces régions, stratégiques pour leurs blocs économiques respectifs (UE et Mercosur), jouent un rôle clé dans la distribution des flux de marchandises. Malgré des contextes géographiques et économiques différents, elles partagent une logique multi-échelle : infrastructures denses, connexion entre grands centres, et intégration aux marchés mondiaux. La méthodologie utilise des indicateurs comparatifs (PIB, densité démographique, réseaux logistiques) et des cartes anamorphosées pour visualiser leurs dynamiques. L'analyse révèle que leur position géographique et leur infrastructure en font des pivots essentiels dans la mondialisation des échanges.

Ce dossier central est complété par un article varia de Jean Luc Fleurisme, « Analyse de la vulnérabilité socio-environnementale de l'expansion urbaine à Port-au-Prince, Haïti, pour la période 1980-2020 ». Son étude analyse la vulnérabilité socio-environnementale de la ville entre 1980 et 2020, marquée par une urbanisation non planifiée et une croissance démographique explosive (de 701 000 à 3,06 millions d'habitants). Cette expansion a entraîné une dégradation des sols (réduction de la végétation de 36 % à 25 %, disparition des terres agricoles), une augmentation des risques naturels (inondations, glissements de terrain) et une précarisation des conditions de vie (bidonvilles, manque d'infrastructures). Les inégalités socio-économiques et l'absence de gouvernance urbaine efficace aggravent la situation. Pour augmenter la résilience urbaine, l'auteur propose une planification durable, une gestion inclusive des ressources et des infrastructures adaptées, afin de concilier développement et préservation environnementale.

Daniel DORY et Hervé THÉRY