
Uruguay s'endette pour construire une infrastructure coûteuse qui ne profitera qu'à une transnationale de la cellulose

La société UPM a exigé, comme condition pour établir sa deuxième usine de cellulose, que le gouvernement uruguayen construise un nouveau chemin de fer qui relierait le site de sa future usine et le port. Le gouvernement couvrira les coûts des projets d'infrastructure au service d'UPM.

Dans les pays du sud mondial, l'infrastructure nationale ou régionale est cruciale pour le néocolonialisme extractiviste. Les entreprises étudient et sélectionnent stratégiquement les lieux les plus rentables pour leurs installations, en tenant compte notamment du chômage local, de la faiblesse de l'opposition locale organisée et de l'existence d'une législation nationale/régionale qui les favorise. Le tout au détriment de la qualité de vie des habitants et de l'environnement.

Dans le cas des entreprises de cellulose, lorsqu'elles disposent déjà de grandes étendues de monocultures de pins ou d'eucalyptus, comme c'est le cas en Uruguay, **c'est l'infrastructure qui détermine si l'établissement d'une usine est viable ou non.** Les entreprises ont besoin d'un réseau de routes qui garantit le transport du bois des plantations jusqu'à l'usine et ensuite le transport de la cellulose produite jusqu'aux points d'exportation vers les marchés internationaux.

Dans un accord secret, **la société finlandaise UPM a obtenu que le gouvernement uruguayen satisfasse une série d'exigences comme condition indispensable pour qu'elle décide si oui ou non elle construira sa deuxième usine dans le pays** — laquelle deviendrait la troisième usine de cellulose en Uruguay. (1) Parmi ces exigences, il y a la construction d'une nouvelle voie ferrée de presque 300 km reliant le site prévu de la nouvelle usine d'UPM, au centre du pays, et le port de Montevideo.

La publication de l'accord entre UPM et le gouvernement a révélé les détails des ouvrages d'infrastructure que l'État uruguayen s'est engagé à réaliser à sa charge et à ses frais. En plus de la coûteuse construction de la voie ferrée, ce dernier assumera la conception, la construction et le maintien d'un « projet portuaire, » un terminal exclusif pour la cellulose et les dérivés d'UPM (produits chimiques, produits forestiers, etc.), le dragage nécessaire du canal qui relie l'estuaire Rio de la Plata et le quai adjacent au terminal portuaire d'UPM ; un « projet de viaduc » pour faciliter le croisement du chemin de fer et du canal portuaire et offrir un accès ininterrompu aux trains transportant les cargaisons d'UPM vers le port ; et des « projets routiers » qui incluent la rénovation de routes aptes à la circulation de camions semi-remorques de 48 tonnes et de camions à triple remorque et le renforcement de ponts dans la zone d'influence d'UPM dans le centre du pays. (2)

Ces ouvrages **coûteront plus de deux fois le prix que le gouvernement avait annoncé à l'origine.** L'investissement du peuple uruguayen atteindra presque le double de celui de l'entreprise. Ainsi, le modèle colonial historique se répète : alors que la société transnationale obtient les conditions les plus favorables pour ses affaires, **le peuple s'endette pour réaliser des ouvrages qui ne répondent pas à leurs intérêts et habilite plutôt l'expansion et les profits d'une industrie extractive** qui augmente la superficie des monocultures d'arbres, expulse la population rurale, consomme et contamine les sols et les cours d'eau et ne crée pas les emplois promis.

Bien que le gouvernement uruguayen tente de justifier sa décision en affirmant que la deuxième usine d'UPM créera des milliers de postes de travail, en incluant les emplois indirects, **l'entreprise ne mentionne que les 300 emplois directs dans les installations de l'usine de son projet** (y compris les travailleurs de l'usine UPM2, les travailleurs de l'usine de produits chimiques et les responsables de la maintenance) et 100 emplois de services comme l'alimentation, le ménage, la sécurité, etc. (3)

La politique d'ouverture à l'investissement étranger du gouvernement uruguayen, sa course désespérée pour respecter les délais et le contenu des exigences d'UPM, et les déclarations des représentants du gouvernement publiés dans la presse laissent entendre que la population accorde un appui sans équivoque à ces mégaprojets. Mais l'opinion de la société uruguayenne est divisée et à mesure que sont connus les détails de l'accord et de ces projets, de plus en plus de citoyens remettent en question tant la légalité que le contenu de l'accord ainsi que les projets d'infrastructures et d'installation de l'usine de cellulose.

L'espoir se trouve dans le travail de fourmi et le renforcement des différentes organisations et initiatives citoyennes qui tentent de faire connaître ce qui se passe, en dénonçant les effets, en informant la population, en défendant les droits des citoyens et citoyennes, mais, avant toute autre chose, en rejetant cette nouvelle forme de colonialisme.

(Dés)information, la stratégie du gouvernement

En 2016, lorsqu'UPM a rendu publique son intention d'établir sa deuxième usine dans notre pays, le président de l'Uruguay a déclaré : « L'entreprise investira quatre milliards de dollars et l'Uruguay devra investir un milliard de dollars » pour répondre aux exigences en infrastructures d'UPM. (4)

Cependant, à mesure que le gouvernement remplissait ses « devoirs » (préparation du cahier de charges, réception de budgets, etc.), ce que des organisations et des mouvements sociaux dénonçaient depuis le début se concrétisait : la véritable mise de fonds assumée par l'Uruguay serait beaucoup plus importante — et celle de l'entreprise bien inférieure — à ce qui avait été annoncé à l'origine. C'est ainsi que les coûts des infrastructures sont actuellement estimés à plus de 4,0 milliards de dollars US pour l'État uruguayen, alors qu'UPM n'investira pas plus de 2,4 milliards de dollars et profitera d'une exemption sur la grande majorité des impôts nationaux en s'installant et en opérant dans une zone franche. (5)

Dans ses déclarations à la presse, le ministre du Transport a maintenu que le nouveau train sera « un train par et pour les Uruguayens », en se référant au transport de passagers et de marchandises d'autres sources que ce nouveau chemin de fer pourrait transporter à la capitale du pays. (6)

Cependant, **ce projet d'infrastructure répond du début à la fin aux exigences d'UPM**. Les 270 km et plus de voie ferrée commencent dans le terminal portuaire d'UPM, passent par la zone franche à Pueblo Centenario où l'usine de cellulose d'UPM sera construite et terminent à Paso de los Toros, le site de l'usine de déchets d'UPM. Selon l'accord, **l'Uruguay est obligé « au minimum » d'accorder à UPM un accès sans restriction à la nouvelle voie ferrée 24 heures par jour, 365 jours para année**, à partir de la date de finalisation de l'usine de cellulose, et à garantir un minimum de 6 voyages par jour dans les deux directions pour le transport de la cellulose de l'usine au port et un voyage par jour aller-retour pour le chargement de produits chimiques vers l'usine. (2)

En principe, rien n'indique que la voie a été conçue pour d'autres usages. Le projet ne compte, pour le moment, aucun autre terminal de charge ni ne prévoit la logistique requise pour charger d'autres

types de marchandises sur son trajet. D'autre part, **les trains de passagers existants en Uruguay ne sont pas compatibles avec cette nouvelle infrastructure**. L'ouvrage est tellement au service de l'entreprise que la population et les médias de presse l'ont baptisé « le train d'UPM ».

Selon des représentants du Sindicato de Trabajadores Ferroviarios (Syndicat des travailleurs ferroviaires) et de l'Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE, Administration des chemins de fer de l'État), les trains qu'a utilisés l'AFE à ce jour pour le transport de marchandises et de passagers ne pourront certainement pas circuler sur la nouvelle voie construite pour UPM. (7) De plus, le service de passagers qu'offrait l'AFE sur de petits trajets a cessé en raison du début des travaux pour le projet d'UPM.

Impacts du « train de l'UPM »

Le nouveau chemin de fer sera construit sur une ligne existante qui date du milieu du 19^e siècle, époque durant laquelle la majorité des centres urbains actuels qui se trouvent à proximité de la voie n'existaient pas. Beaucoup de ces centres ont été établis autour des stations de train. Selon les données officielles, il y a près de 38 000 personnes qui vivent dans l'aire d'influence de ce projet. (8)

L'ouvrage touchera des populations dans divers départements, avec des conséquences directes comme **l'expropriation** de leurs terrains ou les effets produits par les **bruits, les vibrations**, etc. S'il est vrai que l'ouvrage proposé maintient le talus actuel, il nécessitera le démantèlement des voies existantes pour installer une infrastructure adéquate qui garantit le **transit 24 heures par jour et 365 jours par an de trains de marchandises d'environ 800 mètres de long** avec des locomotives qui peuvent atteindre une vitesse maximale de 100 kilomètres par heure. (9)

Un projet de cette envergure destiné au **transport industriel de cellulose et de produits chimiques dangereux**, comme la soude caustique et l'acide sulfurique, ne devrait pas traverser des centres urbains. On a estimé que chaque année, 350 000 tonnes d'acide sulfurique, de soude caustique, de combustible, de calcaire et de sel seront transportées du terminal portuaire à l'usine. (10)

La suspension du service de passagers d'AFE **pour entreprendre les travaux d'UPM a touché environ 1 300 personnes**, principalement des travailleurs qui l'utilisaient pour se déplacer chaque jour entre Montevideo et des villages relativement proches. Les principaux avantages du train pour ces usagers étaient le coût substantiellement plus faible du billet et la rapidité comparativement à l'autobus en zone métropolitaine, en plus d'un meilleur confort. (11)

Pour les travailleurs ferroviaires, le train d'UPM marque le début de la fin du monopole des chemins de fer étatiques, alors qu'il ouvre la porte aux entreprises privées qui utiliseront une voie construite avec l'argent du peuple uruguayen.

Une infrastructure pour quoi et pour qui ? Les ouvrages d'infrastructure d'un pays doivent répondre aux besoins de la population et non aux exigences du capital étranger. Dans le présent cas, ce projet pour UPM ne tient pas compte des études ni des normes territoriales existantes dans le cadre de la Loi sur l'aménagement territorial de l'Uruguay.

Opposition citoyenne et initiatives constitutionnelles

UPM n'a pas obtenu l'aval social. La population est divisée entre ceux qui demandent de nouveaux

emplois et rêvent d'améliorer leur qualité de vie en misant sur les promesses d'UPM et du gouvernement, et ceux qui expriment leur mécontentement en signalant non seulement les effets sociaux et environnementaux négatifs du projet, mais avant tout l'investissement de milliards que le pays doit faire pour procurer des avantages considérables à l'entreprise.

« Por el costado de la vía » est un groupe de voisins et de voisines de Montevideo qui seront touchés par le train d'UPM. Ils dénoncent les effets du projet ferroviaire et défendent les droits des gens qui vivent à proximité de la voie tout au long de son parcours à Montevideo. Ils ont effectué des démarches auprès d'organismes de droits humains, du Parlement, des autorités du gouvernement municipal, du ministère de l'Environnement, etc. pour dénoncer tous les types d'irrégularités dans le processus d'approbation du train. (12) Ils font ressortir que les **trains se déplaceront à vitesse élevée**, causant des vibrations, du bruit et la contamination de l'air. « Ce sont des trains de 800 mètres qui se déplaceront à de 60 à 80 kilomètres par heure et qui devront atteindre cette vitesse pour compléter le parcours entre le port de Montevideo et Paso de los Toros en 6 heures. Si les trains tardent plus de 6 heures, la redevance à l'État ne sera pas payée. C'est pourquoi le chemin de fer sera doté de clôtures et de barrières. Les barrières ne servent pas à protéger les gens, mais bien à protéger le train et à assurer sa circulation. » (13)

Le MOVUS (Mouvement pour un Uruguay durable) a également fait le suivi des projets d'infrastructure en analysant et en dénonçant les différentes irrégularités du processus et en promouvant le débat public sur la question. Mais l'information fournie à la population a toujours été partielle et publiée à la suite de démarches citoyennes de demande d'accès à l'information publique ou après des faits accomplis. (14)

Le groupe « No al tren de UPM », formé de personnes qui vivent dans la Municipalité C de Montevideo, mène une initiative constitutionnelle pour interdire le passage du train d'UPM dans cette zone urbaine. Pour ce faire, il doit obtenir la signature de 15 % des personnes habilitées à voter dans ladite municipalité.

Des initiatives similaires sont menées dans diverses localités le long du parcours de la voie ferrée : Santa Bernardina, Durazno, Florida, Sarandí Grande, 25 de Mayo, Progreso, Canelones, La Paz et d'autres localités se joignent au mouvement.

Une multitude de réunions d'information animées par la société civile organisée sont tenues dans différents quartiers du pays. Le 14 juin, une manifestation a eu lieu dans la station de trains de Montevideo pour saluer le dernier train de passagers jusqu'à nouvel ordre alors que le service sera interrompu au moins au cours des trois prochaines années que dureront les travaux d'UPM.

En juin de cette année, la « Coordinación Nacional de Organizaciones Sociales Contra UPM » a été fondée, un regroupement des différentes organisations sociales qui s'opposent à la nouvelle usine.

La première action de la Coordination a consisté à remettre une lettre au consul honoraire de Finlande en Uruguay dans le but **d'informer le gouvernement et les citoyens et citoyennes finlandais qu'en Uruguay, il existe une opposition sociale croissante au projet d'UPM**. « Nous comprenons que ce projet conclu — arbitrairement et inconstitutionnellement — entre UPM et le pouvoir exécutif uruguayen constitue une grave attaque contre la souveraineté, l'environnement et les droits humains de ce pays, » ont dénoncé les organisations. La lettre termine avec cet appel : « En tant qu'habitants de ce territoire, nous considérons que nous sommes sérieusement touchés dans nos droits et préférences légitimes et nous demandons à toutes les instances concernées que le projet d'usine UPM2 ne soit pas réalisé. C'est pourquoi nous lançons cet appel aux responsables

Lizzie Díaz, lizzie@wrm.org.uy

Membre du secrétariat du WRM

1.-

<https://wrm.org.uy/es/articulos-del-boletin-wrm/seccion1/uruguay-la-amenaza-de-una-tercer-mega-fabrica-de-celulosa>

2.- https://medios.presidencia.gub.uy/tav_portal/2017/noticias/NO_Y823/contrato_final.pdf

3.-

http://www.mvotma.gub.uy/participacion-ciudadana-ambiente/manifiestos-de-ambiente/item/download/10967_3e7971165bdf5e1e15f0f688ad7bbf98

4.- <https://www.elpais.com.uy/informacion/upm-invertira-us-millones-uruguay-us-millones-planta.html>

5.-

https://www.sudestada.com.uy/articleId_940b82f5-5c08-4563-b9c5-4e3fe0640d43/10893/Detalle-de-Noticia

6.-

<https://www.elpais.com.uy/informacion/politica/colocaron-piedra-fundamental-obra-tren-uruguayos-dijo-rossi.html>

7.-

<https://www.búsqueda.com.uy/nota/los-trenes-y-vagones-de-las-ferroviarias-estatales-no-cumplen-las-condiciones-para-usar-las>

8.- <http://www.radio36.com.uy/entrevistas/2019/06/14/gomez.html>

9.-

https://www.sudestada.com.uy/articleId_55380029-a4e3-4444-9a2f-f63e66759158/10893/Detalle-de-Noticia

10.- <https://www.búsqueda.com.uy/nota/terminal-de-upm-en-el-puerto-tiene-potencial-impacto-negativo>

11.-

https://www.sudestada.com.uy/articleId_1f7e2a20-f723-47e5-8fad-4bd63cc15a22/10893/Detalle-de-Noticia

12.- <https://www.facebook.com/groups/2132029693714420/>

13.- <http://zur.org.uy/content/por-el-costado-de-la-v%C3%ADa>

14.- <https://www.facebook.com/movus.uruguay/>

15.- <http://www.guayubira.org.uy/2019/06/organizaciones-uruguayas-dicen-no-a-upm2/>