



Comité Toulon Provence Corse

Toulon, le 9 août 2019

## **FICHE DOCUMENTAIRE IFM n°3/19**

### **Objet : Projet de canal du Nicaragua : mythe ou réalité ?**

<p><i>« Qui tient la mer tient le commerce du monde ; qui tient le commerce tient la richesse ; qui tient la richesse du monde tient le monde lui-même » Sir Walter Raleigh (1552 – 1618)</i></p>
---

\*  
\* \*

L'isthme qui joint les deux Amériques a très tôt retenu l'attention des hommes d'affaires, comme celle des militaires, qui voyaient tout l'intérêt d'y percer un canal pour relier par voie maritime les océans Atlantique et Pacifique, en s'épargnant le souvent difficile et très long détour par le Cap Horn. C'est ainsi que, près d'un siècle et demi avant l'ouverture du Canal de Panama, l'ingénieur français Martin de la Bastide présente en 1780 au Roi d'Espagne un projet de canal au travers du lac Nicaragua.

Depuis les projets se sont succédés, sous l'œil attentif des Américains, désormais maîtres de Panama. Le dernier date de juin 2013, lorsque le gouvernement du Nicaragua approuve la proposition d'un consortium chinois pour un canal d'une longueur de 278 km, pour un coût évalué à 50 milliards de dollars avec une ouverture prévue en 2020. Les premiers coup des pelleteuses sont donnés en décembre 2014.

Mais après le crash boursier chinois à l'été 2015 et la disparition de l'investisseur, le milliardaire Wang Jing, le chantier est à l'arrêt et le projet est au point mort.

Rêve démesuré, escroquerie, chimère, cheval de Troie, le projet ne manque pas de noms de baptême, et de détracteurs. Essayons d'y voir un peu plus clair.

### **Un peu d'histoire**

L'administration coloniale espagnole a très vite porté l'idée d'un canal à travers l'Amérique Centrale et conduit des études sur trois sites possible : le Nicaragua, le Panama et l'isthme de Tehuantepec au Mexique.

Le premier projet de Martin de la Bastide a déjà été évoqué. Cinquante ans plus tard, en 1826, la *République fédérale d'Amérique centrale* (1823-1834) - qui regroupait le Costa Rica, le Guatemala, le Honduras, le Nicaragua et le Salvador - propose au Congrès des Etats-Unis un projet au travers du Nicaragua, défendu par le secrétaire d'Etat Henry Clay. Il sera rejeté, les Américains redoutant l'instabilité au Nicaragua et surtout la réaction du gouvernement britannique qui aurait pu se sentir menacé dans ses intérêts stratégiques et économiques. Un projet nouveau français, soutenu en 1846 par l'Empereur Napoléon III, n'aura qu'une existence éphémère.



L'idée est reprise en 1849 par l'homme d'affaires américain Cornelius Vanderbilt, à l'époque de la ruée vers l'or de Californie, puis de nouveau à la fin du siècle par le gouvernement américain, qui négocie avec le président nicaraguayen José Santos Zelaya. A la même époque la *Compagnie nouvelle du Canal de Panama* est contrainte au dépôt de bilan et le congrès américain autorise (loi Spooner) le rachat et l'achèvement du canal de Panama par les Etats-Unis.

Le projet du Nicaragua est en conséquence abandonné.

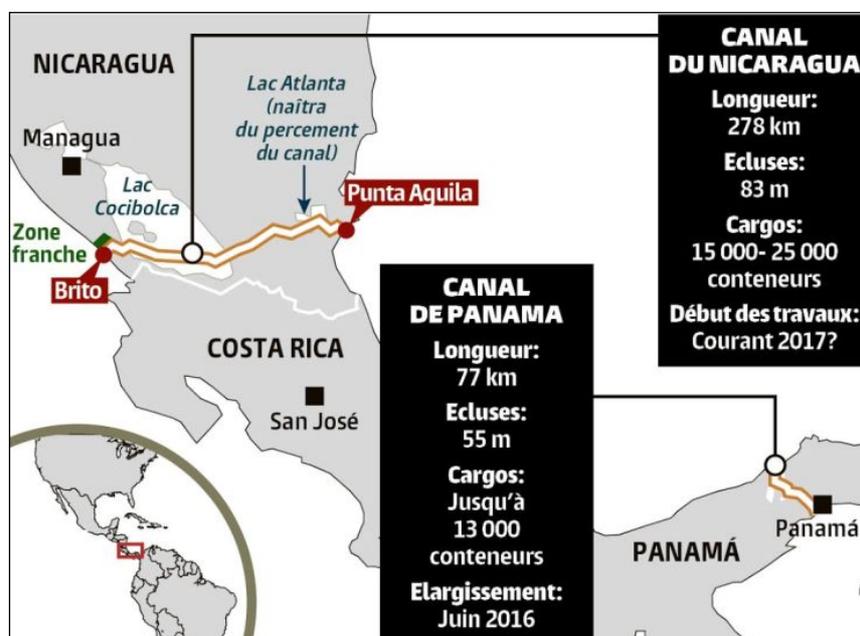
Plus tard, en 1914, les Etats-Unis vont se prémunir d'une éventuelle concurrence au canal de Panama en signant avec le Nicaragua le traité Bryan-Chamorro, ratifié en 1916, qui leur garantit pour 99 ans l'exclusivité des droits de réalisation d'un canal au Nicaragua.

En 1930 les ingénieurs américains étudient les tracés possibles d'un futur canal utilisant le cours du Rio San Juan, émissaire du lac Nicaragua, fleuve de 192 km de long qui constitue la frontière naturelle avec le Costa Rica dans son cours inférieur. Il est baptisé la *Forty Niners* en mémoire des mineurs de la ruée vers l'or qui avaient utilisé cette voie pour éviter les risques d'une traversée de l'ouest américain. L'attitude négative du Costa Rica met fin au projet.

Il faudra attendre un siècle pour qu'un nouveau projet voit le jour. Quant au traité Bryan-Chamorro, il restera en vigueur jusqu'à son abrogation officielle en juillet 1970.

## Le projet en question

En juin 2013, alors que des travaux d'agrandissement sont en cours sur le canal de Panama, l'Assemblée nationale du Nicaragua entérine sans débat public les textes



Présentation comparative de 2013

juridiques définissant les termes d'une concession accordée pour 50 ans à l'entreprise hongkongaise HKND (Nicaragua Canal Development Investment Co Ltd) du milliardaire chinois Wang Jing, en vue de creuser un nouveau passage dans l'isthme centraméricain. En l'absence d'une véritable étude de faisabilité, le projet de tracé (278 km) prévoit de débiter à Brito, côté Pacifique, traverser le lac Nicaragua (aussi appelé lac Cocibolca ou Gran lago Dulce, d'une superficie de 8264 km<sup>2</sup>, soit près de 15 fois le lac Léman) sur 105 km pour aboutir à Punta Aguila, à l'embouchure de la Punta Gorda en Mer des Caraïbes. Les dimensions prévues pour la voie navigable sont une largeur minimale de 230 m et une profondeur de 30 m (à comparer aux 24 m de Suez et 18 m de Panama).

L'ambition affichée du projet est d'accueillir des navires jusqu'à 450 m de long pour 250.000 tonnes et des porte-conteneurs d'une capacité de 14.000 EVP (nota). Ces données sont à rapprocher des possibilités désormais offertes par le canal de Panama, à l'issue des travaux inaugurés en juin 2016 (coût total : 5.5 milliards de dollars), avec de nouvelles écluses capables de recevoir des navires jusqu'à 366 m de long, 49 m de large et un tirant d'eau de 15 m, pour une capacité de 12.000 EVP.

## Etat d'avancement

L'inauguration et l'entrée en action des pelleteuses ont lieu le 22 décembre 2014 à Santa Adela, près de Brito sur la côte pacifique. Quelques mois plus tard au printemps 2015, le groupe NKHD présente une étude sur l'impact écologique et social du projet réalisée en

Nota – Equivalent Vingt Pieds (EVP) : taille standard des conteneurs embarqués (volume : 38.5 m<sup>3</sup>) deux ans par le cabinet britannique Environmental Resource Management.

Mais en septembre 2015, le PDG de HKND, Wang Jing, est victime du crash du marché financier chinois. Il aurait perdu à cette occasion près de 85% de sa fortune personnelle, soit environ 9 milliards de dollars, avec la chute des valeurs de son entreprise de télécommunications Xinwei.



Etat des travaux à Santa Adela en 2016

L'entrepreneur chinois disparaît, et la construction des écluses et des excavations est reportée officiellement à fin 2016. Les travaux sont pratiquement à l'arrêt depuis et la mise en service à l'été 2016 des nouvelles écluses canal de Panama n'a pas amélioré la situation.

### **L'aspect politico-stratégique**

La construction du canal constituait la grande promesse électorale du président de Nicaragua Daniel Ortega, qui a finalement été réélu pour un quatrième mandat en novembre 2016. Il voyait dans ce projet aux dimensions pharaoniques une opportunité, grâce à l'appui de la Chine, de s'affranchir de l'ingérence et du joug de Washington, les Américains considérant cette partie du continent américain comme une chasse gardée.

La Chine, quant à elle, ne pouvait trouver que des avantages à s'investir dans le projet :

- capter une partie du trafic maritime mondial,
- concurrencer le canal de Panama,
- et surtout poursuivre sa politique d'expansion à l'échelle mondiale - la stratégie du collier de perles - en contestant l'hégémonie américaine.

De plus, les Chinois, maîtres d'une concession de 5600 km<sup>2</sup>, soit 5% du territoire nicaraguayen, envisageaient d'y développer une agriculture intensive sur des terres riches et fertiles dont l'irrigation était assurée grâce au lac Cocibolca. Ce lac constitue

par ailleurs la principale réserve d'eau douce d'Amérique centrale et représente donc un véritable enjeu stratégique.

### L'aspect environnemental

Le Nicaragua est riche d'une exceptionnelle biodiversité, avec ses forêts qui constituent un corridor biologique essentiel à la migration des oiseaux. Le percement d'un canal est donc une source d'inquiétude pour les scientifiques, les travaux de dragage risquant de perturber les écosystèmes - notamment par libération de gaz toxiques - et de déséquilibrer la chaîne alimentaire, sans compter le problème des sédiments ainsi produits qui peuvent entraîner la dégradation littorale des mangroves et de la barrière de corail.



Par ailleurs, la question du lac Nicaragua, déjà évoquée, demeure essentielle. Le creusement de deux lacs artificiels (Atlántica et Agua Zarca), sensés équilibrer le niveau de l'eau, ne permet pas de constituer une source alternative d'eau potable, d'autant que leur salinité ne fera qu'augmenter, les écluses ne pouvant être totalement étanches. Ce lac, réserve d'eau douce essentielle de l'Amérique centrale, abrite des espèces animales menacées, comme le poisson-scie et le requin bouledogue. Il permet non seulement l'irrigation de plusieurs villes du Nicaragua, mais aussi celle d'une partie de l'Amérique centrale. On peut comprendre l'inquiétude des scientifiques.

### L'aspect juridique

Les textes juridiques qui définissent les termes de la concession comportent des dispositions abusivement favorables à l'investisseur. La concession est sensée s'achever 50 ans après la construction du canal. Or la réalisation de l'ouvrage est à ce jour interrompue ; si elle ne devait pas reprendre le décompte des 50 années ne pourrait donc pas commencer et la concession serait *de facto et de jure* de durée illimitée...

Ainsi, selon les lois et l'accord-cadre, qui seraient d'ailleurs anticonstitutionnels, non seulement le consortium chinois HKND ne serait pas contraint d'achever le canal mais il serait en droit de réclamer n'importe quel territoire du Nicaragua pour mettre en place ses projets.

Cette situation est stigmatisée par les opposants au régime, dont le canal constitue l'emblème de la mobilisation, même s'ils ont bien compris que le danger réside plus dans la concession que dans l'ouvrage proprement dit, qui ne verra sans doute jamais le jour, sous cette forme du moins. Ils s'opposent avant tout au gouvernement sandiniste, à la corruption et au président Ortega.

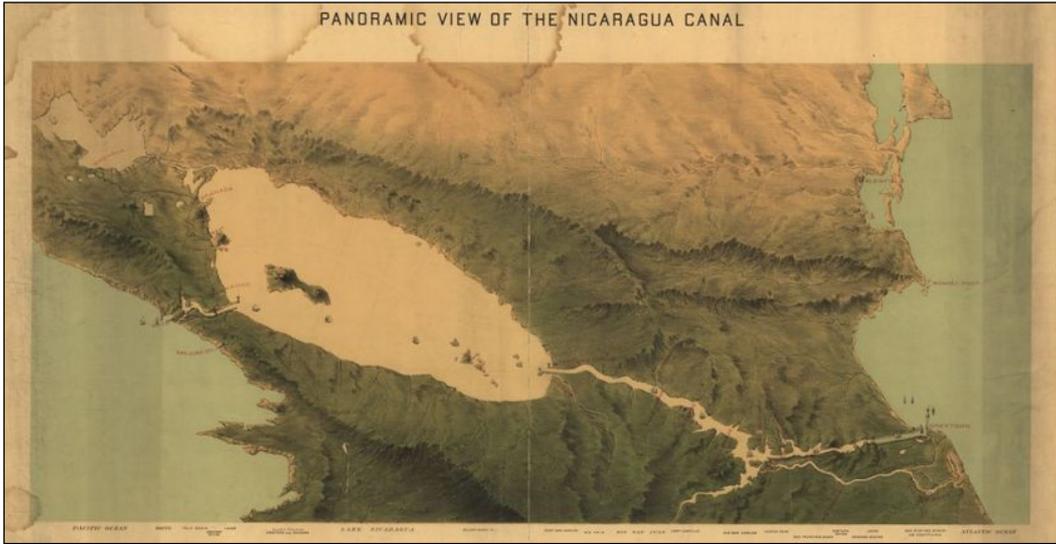
## Conclusion

Ce projet pour le moins ambitieux reste avant tout un symbole de domination économique et commerciale. Il est certes fragile et mal évalué, mais la Chine aurait pu imposer pour la première fois sa tutelle en Amérique centrale, ce que les Etats-Unis auraient eu du mal à accepter. Mais comment pourraient réagir les Américains lorsque l'on sait que leur dette publique est majoritairement détenue par des épargnants chinois et qu'une large part de leurs importations provient de Chine ? La politique du « *wait and see* » reste sans doute la meilleure option, en surface tout au moins, d'autant que l'agitation politique en Amérique centrale, qui reste une préoccupation des Américains, ne peut, dans le cas présent, que jouer en leur faveur.

Quant à l'avenir du canal, il est plus que douteux surtout lorsque l'on voit de quelle manière la Chine s'est tournée dès 2017 vers le Panama, qui constitue désormais une pièce essentielle de la stratégie de Pékin en Amérique latine dans le cadre de sa vaste initiative des « Nouvelles routes de la soie ». La visite que vient d'y effectuer le président Xi Jinping en novembre 2018 conforte la position de la Chine, désormais deuxième client du Panama derrière les Etats-Unis.

De l'art d'avoir plusieurs fers au feu...

On peut se demander enfin si le véritable concurrent d'un grand canal du Nicaragua n'est pas finalement la route arctique, que le réchauffement climatique ouvre désormais au trafic maritime, quand bien même elle n'est - à ce jour - totalement dégagée que 4 mois par an. Le passage serait largement moins onéreux et tout aussi, sinon plus, rapide.



Carte d'un projet français de canal de Nicaragua datant de 1885