HAL open science

Le Grand Canal, l'offrande sandiniste aux Nicaraguayens

Maya Collombon

▶ To cite this version:

Maya Collombon. Le Grand Canal, l'offrande sandiniste aux Nicaraguayens. Les Études du CERI, 2015, 217-218, pp.20-24. hal-04316150

HAL Id: hal-04316150

https://sciencespo.hal.science/hal-04316150

Submitted on 27 Feb 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Le Grand Canal, l'offrande sandiniste aux Nicaraguayens

Maya Collombon

« Le canal sera votre cadeau de Noël ![1] » annonçait fièrement le président Daniel Ortega aux Nicaraguayens le 22 décembre 2014, lors de son discours public de lancement des travaux de construction d'un canal interocéanique qui doit, au terme de cinq années, relier les océans Pacifique et Atlantique *via* le lac Cocibolca. Les premières œuvres du canal prévoient la construction de deux ports en eaux profondes de part et d'autre du Nicaragua, une autoroute pour le transport du matériel et la construction d'usines de fabrication de béton. L'entreprise chinoise concessionnaire du projet, Hong Kong Nicaragua Development Investment Co (HKND), a organisé à grands frais la cérémonie de lancement.

Si la plupart des analystes ont raillé ce discours comme l'énième effet d'annonce d'un président mégalomane, le « Grand Canal », selon l'appellation locale, pourrait bien être l'un des projets d'infrastructures les plus ambitieux de notre temps[2]. Estimé à cinquante milliards de dollars, il prévoit en outre la construction d'un pipeline, de deux ports en eaux profondes sur chaque océan, d'un aéroport, d'autoroutes et de deux centres touristiques balnéaires. HKND bénéficie pour ce faire d'une concession votée par l'Assemblée nationale, d'une loi sur le Grand Canal (la loi 840[3]) et du soutien inébranlable de la présidence de la République qui en a fait son cheval de bataille politique. En effet, le canal est supposé « attirer des fonds permettant de renforcer la lutte contre la pauvreté », et appartenir, selon les mots de Daniel Ortega, « au Nicaragua, à son peuple, à notre Amérique et au monde[4] ». Plus qu'un simple ouvrage d'infrastructure, le Grand Canal qui permet l'entrée d'importants flux financiers et d'investissements privés chinois dans la région, pose la question de l'hégémonie sandiniste retrouvée sur le pays et réactualise les conflits fonciers, environnementaux, et plus généralement politiques.

Entre politique, géopolitique et Chine-Amérique

En juin 2013, l'Assemblée nationale du Nicaragua, majoritairement issue des rangs du Front sandiniste de libération nationale (FSLN), votait une concession de cinquante ans, renouvelable une fois, à l'entreprise chinoise HKND pour la construction d'un canal interocéanique, permettant le passage des plus grands navires au monde, les post-post-Panamax ou Triple-E[5], qui ne peuvent traverser le Canal de Panama, et ce malgré ses récents travaux d'élargissement. Ce vote a été acquis en quelques heures sans négociation, sans consultation préalable et sans référendum (contrairement au cas panaméen), en dépit de l'impact potentiellement immense du projet sur le pays. Le Grand Canal doit en effet couper le Nicaragua de part en part, sur 283 km, en empruntant le lit de plusieurs fleuves et

[1] Discours de D. Ortega, cérémonie de lancement officiel des travaux de construction du Grand Canal, 22 décembre 2014.

[2] Le projet de construire un canal interocéanique au Nicaragua en utilisant une voie naturelle – le lac – est très ancien. La plus célèbre des occurrences remonte au milieu du XIXe siècle, mais c'est finalement le Panama qui est choisi comme tracé idéal. Depuis, plus de soixante-dix projets ont vu le jour et ont successivement échoué. S. Marti i Puig, « Nicaragua : the difficult creation of a sovereign state », *in* M. Á. Centeno, A. E. Ferraro Cibelli (dir.), *State and Nation Making in Latin America and Spain : Republics of the Possible*, New York, Cambridge University Press, 2014.

[3] La loi 840 ou loi spéciale pour le développement des infrastructures et transports du Canal, publiée le 14 juin 2013 au journal officiel *La Gaceta Diario oficial*, remplace la loi 800, loi sur le régime juridique du Grand Canal interocéanique du Nicaragua et de création de l'Autorité du Grand Canal interocéanique du Nicaragua.

[4] Discours de Daniel Ortega, *op. cit.*

[5] La nouvelle génération de porte-conteneurs géants, les Triple-E ou post-post-Panamax, possède un tirant d'eau qui l'empêche d'emprunter le canal de Panama. Ces navires marchands sont trop larges et trop profonds.

en traversant des terres, des réserves naturelles (notamment des zones humides protégées par la Convention de Ramsar[6]) ainsi que le lac Cocibolca, première réserve d'eau douce d'Amérique centrale.

Côté sandiniste, le Grand Canal est présenté comme le projet le plus important de l'histoire du Nicaragua. D'après les pronostics gouvernementaux, il assurerait un décollage économique en attirant des investissements étrangers, en contribuant à la croissance et en assurant 250 000 emplois aux Nicaraguayens dans les ouvrages de construction et les activités connexes, et permettrait de ce fait au pays de rivaliser à moyen terme avec son voisin, le Panama. Ce projet est ainsi présenté par la présidence comme une véritable aubaine, un « cadeau de Noël » qui sortira le pays de la pauvreté. A grand renfort de communication officielle, de spots télévisés et de grands-messes sandinistes, le gouvernement met en scène son pouvoir téléologique : grâce aux investissements chinois, le Nicaragua pourrait bien changer du tout au tout.

Soutenu par de nouvelles alliances internationales, le projet du canal est bien au cœur d'une transformation du champ politique national. Il est activement porté par le président Daniel Ortega. Cette figure historique du sandinisme a été membre de la Junte directive de la révolution avant de devenir le premier et seul président de la République sandiniste dans les années 1980. Il perd le pouvoir aux élections de 1990 face à une coalition réunie autour de Violetta Chamorro, femme du directeur du journal *La Prensa* assassiné par le dictateur Somoza avant la révolution de 1979. Entre 1990 et 2006, Ortega noue différentes alliances et signe le Pacte[7] avec Arnoldo Aleman, le président de la République libéral entre 1996 et 2001, afin de modifier à son profit les règles électorales. Il revient au pouvoir en 2006, ce qui lui permet d'établir une stratégie de renforcement du FSLN, basée sur une très forte présence au sein des classes populaires nicaraguayennes. Un parti de masse est ainsi recréé puis consolidé au milieu des années 2000, grâce à la mise en œuvre de différentes politiques sociales à l'adresse des « pauvres » (programme « Faim zéro », plan « Toit »[8]…). Dans les années 2000, le FSLN est largement soutenu financièrement par le Venezuela d'Hugo Chávez *via* les fonds provenant de l'Alliance bolivarienne pour les peuples d'Amérique (ALBA) et gérés par l'entreprise Albanisa[9]. Mais la mort de Chávez et la chute du prix du pétrole après juin 2014 obligent le gouvernement nicaraguayen à aller chercher des fonds ailleurs pour financer une « politique des masses » coûteuse. Le projet de canal et les fonds chinois arrivent à point nommé.

Les négociations avec l'entreprise HKND sont à l'image de la gestion du pouvoir, familiale et discrétionnaire : c'est le fils du président, Laureano Ortega, qui s'est occupé de négocier les conditions de la concession avec le président-directeur général de HKND, Wang Jing ; le projet est directement géré par la présidence de la République ; le budget du canal n'apparaît pas dans le budget prévisionnel de l'Etat, le ministre du Budget lui-même se plaignant d'un manque d'informations sur les coûts du projet. Le principal allié de la présidence est bien évidemment Wang Jing lui-même. Homme d'affaires ayant fait fortune dans les télécommunications, il symbolise l'entrée du secteur privé chinois en Amérique centrale. Il incarne en outre l'introduction d'un modèle capitaliste décomplexé au sein d'une économie « socialiste » nicaraguayenne jusqu'alors financièrement portée à bout de bras par le Venezuela d'Hugo Chávez.

[6] La Convention sur les zones humides, appelée Convention de Ramsar, est un traité intergouvernemental adopté en 1971. Il constitue un cadre juridique de protection pour la conservation et l'utilisation rationnelle des zones humides et de leurs ressources.

[7] Accord politique signé entre les deux principaux leaders politiques du pays qui permet la répartition des postes à responsabilités au sein des principales institutions du pays, ainsi qu'une modification de la loi électorale. S. Marti i Puig, D. Close (dir.), *Nicaragua y el FSLN ¿Que queda de la revolución?*, Barcelone, Bellaterra, 2009.

[8] Le Plan Techo (plan toit) est une action publique mise en œuvre par le gouvernement sandiniste qui vise à distribuer des tôles de zinc aux foyers les plus pauvres du pays.

[9] Albanisa est une société privée dont la propriété est divisée entre l'entreprise étatique Petroleos de Nicaragua (Petronic), et Pétroleos de Venezuela (PDVSA), à hauteur de 49 % pour le premier et 51 % pour le second. Elle a été créée en 2007 suite à l'entrée du Nicaragua dans l'ALBA.

De l'oncle Sam à l'oncle Jing

Officiellement, la construction du canal interocéanique est avant tout un projet privé et la Chine n'a fait aucune déclaration officielle sur le sujet, mais les intérêts commerciaux de la « Chine-Amérique[10] » laissent planer un doute certain. De plus, si l'on sait peu de choses sur Wang Jing (douzième fortune chinoise selon le magazine *Forbes*[11]), ses liens avec l'armée chinoise (principal client de son groupe Xinwei Telecom) semblent établis. L'armée pourrait bien être la principale pourvoyeuse de fonds du projet de canal. Enfin, le Nicaragua n'entretient pas de relations diplomatiques avec la Chine puisqu'il a reconnu son rival Taïwan. Cette situation pourrait contrarier l'implantation de certaines entreprises chinoises dans le pays, mais Wang Jing a d'ores et déjà annoncé que les contrats entre le gouvernement nicaraguayen et les entreprises chinoises d'ingénierie pourraient être signés aux Pays-Bas où l'une de ses filiales est domiciliée.

Jing a créé la compagnie HKND en août 2012 et a ouvert des bureaux à Hong Kong quelques semaines avant l'annonce de concession en juin 2013. Il n'a en outre aucune expérience dans la construction d'infrastructures, son seul autre projet de ce type étant la construction d'un port en eau profonde en Ukraine, sur la mer Noire, à soixante kilomètres au nord de Sébastopol, au milieu de la péninsule de Crimée récemment annexée par la Russie. HKND appartient à un consortium tentaculaire composé de différentes filiales. Wang Jing a certes annoncé avoir réuni suffisamment d'investisseurs mais, malgré différentes présentations publiques et les questions insistantes des médias nationaux et internationaux, le financement du projet reste un mystère[12]. Pourtant, de nombreux experts ont été engagés afin de répondre aux défis économiques, environnementaux et légaux posés par le projet : le cabinet de conseil américain McKinsey & Co a ainsi été chargé d'une étude d'impact économique ; l'entreprise britannique Environmental Resources Management Ltd (ERM) réalise une étude d'impact social et environnemental ; SBE, une entreprise belge d'ingénierie civile spécialisée dans la construction d'ouvrages hydroélectriques, et MEC Minning, une entreprise australienne de conseil en ingénierie, ont été associées au projet ; le cabinet de consultants américain McLarty Associates et le cabinet d'avocats américain Kirkland & Ellis sont également sous contrat. Enfin, près de quatre cents ingénieurs et techniciens de différentes nationalités auraient travaillé sur le projet de faisabilité du canal, soit entre six cents et sept cents personnes, pour un coût total qui s'élèverait à dix millions de dollars par mois selon Wang Jing. Ainsi, au-delà de la seule entreprise concessionnaire chinoise, c'est l'ensemble du secteur privé international qui s'invite dans le projet.

Par ailleurs, le projet du Grand Canal prend par moments des allures de revival géopolitique des années 1980 : outre les Chinois, la Russie de Poutine a d'ores et déjà confirmé son soutien au projet, tandis que les Etats-Unis n'ont jusqu'à présent fait aucune déclaration officielle sur le sujet. De son côté, l'opposition grandit, accusant le gouvernement de « vendre la patrie » en abandonnant la « souveraineté nationale » à « l'oncle Jing ».

[10] Déclinaison de l'expression « Chine-Afrique » créée pour désigner les intérêts commerciaux et financiers de la Chine en Afrique. Elle est de plus en plus couramment utilisée pour désigner les mêmes intérêts chinois en Amérique latine. Mathieu Arès, Christian Deblock et Ting-Sheng Lin soulignent cependant à quel point ces intérêts chinois en Amérique latine recouvrent en fait une réalité polymorphe. Le débat est désormais polarisé entre ceux qui voient la Chine comme un nouvel eldorado pour l'Amérique latine et ceux qui pensent que les échanges avec ce pays conduisent à une « re-primarisation », selon l'expression d'Alain Rouquié, des économies latino-américaines. M. Arès, C. Deblock, T.-C. Ling, « La Chine et l'Amérique latine : le grand chambardement ? », *Revue Tiers Monde*, n° 208, 2011, pp. 65-82.

[11] En 2014, la fortune de Wang Jing s'élèvait à 6,4 milliards de dollars, soit 5 milliards de plus qu'en 2013.

[12] Wang Jing a expliqué en conférence de presse qu'il allait utiliser une combinaison de participations croisées, de prêts bancaires et d'assurance de la dette pour réunir les 50 milliards de dollars nécessaires au financement du projet. Un an après le lancement des travaux de construction, le détail du montage financier demeure inconnu.

Bien que tout porte à croire que le projet suit son cours, de nombreuses interrogations restent en suspens. Du fait de sa longueur et du dragage conséquent du lac Cocibolca qu'il nécessite, l'ouvrage représente un véritable exploit technique. Il soulève de ce fait des inquiétudes en termes d'impacts, notamment écologiques et sociaux, régulièrement exprimées par un nombre croissant d'opposants au projet.

D'un point de vue environnemental, aucune réponse informée n'a été apportée à ce jour. La seule étude d'impact environnemental officielle a été réalisée par ERM, spécialiste des études d'impacts pour de grands pétroliers et autres multinationales, sur commande de HKND. Ses travaux ont commencé en décembre 2014 et se sont achevés au printemps dernier, mais les résultats, présentés au gouvernement sandiniste au mois de mai 2015, n'ont toujours pas été publiés. Le Centre Humboldt, une des principales organisations écologistes du pays, a réalisé une autre étude d'impact environnemental et ses résultats sont sans appel : le dragage du lac risque d'engendrer une pollution irrémédiable et d'avoir de graves conséquences en termes d'accès à l'eau potable pour l'ensemble des riverains. Environ un million de Nicaraguayens seraient directement ou indirectement concernés. Draguer le lac à une profondeur de plus de trente mètres déplacerait des millions de tonnes de sédiments, pourrait bien radicalement modifier et potentiellement détruire la biodiversité du lac et causerait des dommages à la faune et la flore de nombreux sites naturels protégés aux abords du canal.

Aussi, depuis l'été 2014, une dizaine d'organisations de défense de l'environnement, réunies au sein du groupe Cocibolca, se sont mobilisées contre le projet. A la tête de ce mouvement se trouve le Centre Humboldt qui, à l'instar d'autres organisations écologistes du pays, ne s'est pas immédiatement opposé au Grand Canal. En effet, le coût politique d'un tel choix était élevé dans un contexte où de nombreuses organisations dépendent du gouvernement sandiniste pour l'obtention de fonds ou pour la réalisation de projets (Humboldt travaille par exemple avec Marena, le ministère de l'Environnement du Nicaragua). De fait, depuis la fondation du groupe Cocibolca, le gouvernement a rompu toute relation avec les organisations écologistes. Ce dernier a organisé en septembre 2015 la première consultation publique officielle sur le Grand Canal, nommée Consultation de l'étude d'impact environnemental et social (EIAS), en prenant soin d'en exclure les environnementalistes, la presse et les opposants.

Au-delà des mobilisations à caractère environnemental, l'opposition ne cesse de s'amplifier en raison du coût social potentiel du projet. Celui-ci prévoit en effet d'exproprier plusieurs dizaines de milliers de petits propriétaires paysans dans la zone sud pacifique (dans les environs de Rivas) et plusieurs milliers de paysans et d'indigènes côté atlantique. Au total, vingt mille familles seraient concernées, soit près de cent mille personnes. Côté atlantique, les habitants touchés par les expropriations et les déplacements subséquents ne savent toujours pas quand, comment et dans quelles conditions ces opérations se dérouleront. Au mois d'août 2014, les villages indigènes ramas situés à l'entrée atlantique du canal n'avaient toujours pas été informés officiellement du projet ni du début des travaux prévus pour la fin de l'année. Or la loi 840 autorise les expropriations et son article 12 habilite une commission étatique à prononcer des expropriations sur l'ensemble du territoire national, par l'intermédiaire d'une procédure rapide, si celles-ci sont jugées nécessaires au bon déroulement du projet. La loi oblige certes l'entreprise à s'acquitter d'une compensation financière envers les propriétaires, mais au prix du cadastre, ce dernier datant de 1930.

Ces futures expropriations provoquent de nombreuses manifestations. Au mois d'octobre 2014, ces dernières prennent une nouvelle dimension : beaucoup plus suivies, elles mobilisent des milliers de paysans et de propriétaires dans toutes les localités de la côte pacifique concernées par les travaux. C'est autour de Rivas que l'on dénombre le plus grand nombre de manifestations. Entre octobre et décembre, celles-ci sont très régulières. A l'approche du lancement officiel des travaux fin décembre, des affrontements se produisent entre manifestants et forces de l'ordre, notamment à El Tule où les

paysans bloquent pendant plusieurs jours l'autoroute Managua-San Carlos pour empêcher l'arrivée des travailleurs chinois et des véhicules de l'armée nicaraguayenne. Dépêchée sur place, l'armée arrête une trentaine de manifestants et une cinquantaine de blessés sont comptabilisés. Les manifestants se plaignent de la militarisation croissante qui accompagne le projet, tandis que les Chinois commencent à installer leurs premiers campements. Depuis le conflit de El Tule, baptisé « Noël noir » par les opposants, la répression ne cesse de s'amplifier. Le développement de pratiques autoritaires déborde désormais le seul cadre de l'administration d'Etat et affecte le quotidien des Nicaraguayens, qui semblent ne pas avoir d'autre choix que d'accepter le « cadeau de Noël » de leur président.

Cependant, force est de constater que le présent sandiniste tarde à se matérialiser. Un an après le lancement des travaux en grande pompe, seul un chemin de terre a été tracé et le gouvernement sandiniste se trouve contraint d'annoncer que les travaux ont pris du retard et ne commenceront finalement qu'en 2017. En outre, au mois d'octobre, la fortune personnelle de Wang Jing a subi de grosses pertes, à hauteur de 84 % de ses avoirs de juin 2015[13]. Même si le gouvernement sandiniste répète à l'envie que la faillite de Wang Jing n'aura aucun effet sur la poursuite des opérations du canal, le doute est réapparu. Face à un gouvernement qui n'hésite plus à utiliser la répression pour faire taire les opposants au canal, seuls des évènements extérieurs semblent pouvoir encore préserver les Nicaraguayens de ce cadeau empoisonné.

[13] Selon le quotidien nicaraguayen *La Prensa*, la fortune de Wang Jing qui était estimée à 10 200 millions de dollars en juin 2015 sur les marchés chinois (indice des multimillionnaires de Bloomberg) serait tombée à 1 100 millions début octobre 2015. J. Mao, B. Schmidt, « Wang Jing pierde el 84% de su fortuna », *La Prensa*, 2 octobre 2015.