



Anaïs TERRIEN

2014-2015

Mémoire de Master 1 Recherche en Géographie spécialité Géopolitique

Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

## **Le canal du Nicaragua : un cheval de Troie ?**



Image extraite de la vidéo de présentation du canal interocéanique du Nicaragua de l'entreprise HKND

Sous la direction de Bernard Tallet, Professeur des Universités (Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne) et de Christian Girault, Directeur de recherche émérite (Institut des Hautes Etudes d'Amérique Latine)

## **Remerciements**

Je remercie mes directeurs Bernard Tallet et Christian Girault de m'avoir fait confiance et de m'avoir permis de travailler sur le projet du canal interocéanique au Nicaragua. Merci pour leurs conseils et le temps qu'ils m'ont accordé.

Merci aussi à Octavio Ortega pour m'avoir invitée à le suivre jusqu'à Nueva Guinea pour rencontrer le Conseil National de la Terre, du Lac et de la Souveraineté du Nicaragua. Merci à tous les membres de ce Conseil qui m'ont accueillie avec autant de générosité et de gentillesse, et en particulier la famille R. de La Fonseca. Merci pour leur confiance et leur amitié.

Merci à Christian Boutin pour la traduction d'extraits de lois. Merci à W.F. pour le temps passé à m'expliquer les textes juridiques du projet de canal. Merci à Monica Lopez Baltodano, Oscar René Vargas et Edipcia Dubon pour leur patience et leur aide précieuse.

Merci à K.C., sa famille et les autres scouts pour leur aide et leur accueil à mon arrivée au Nicaragua.

Merci à mes rencontres de quelques jours ou plus pour ces moments de détente et de rires partagés. Merci à tous ceux, au Nicaragua, en France et ailleurs, qui ont cru en mon sujet. Merci pour leur intérêt, leurs questions et leurs réflexions qui m'ont confortée ou encouragée.

Enfin, merci à mon entourage, ma famille et mes amis pour m'avoir soutenue tout au long de cette recherche.

*« El mundo debe saber lo que pasa en Nicaragua »<sup>1</sup>*

Ernesto Cardenal, au Festival de Poésie à Granada le 18/02/2015

---

<sup>1</sup> « Le monde doit savoir ce qu'il se passe au Nicaragua »

# Sommaire

Remerciements.....

Sommaire.....

Introduction.....

## **Chapitre 1 : Le canal interocéanique : un processus d'accaparement de terres ?**

1. Le canal interocéanique : un projet d'infrastructure pour le développement
  - 1.1 Les infrastructures comme moteur de développement
  - 1.2 Le canal du Nicaragua : un tracé stratégique
  - 1.3 Les sous-projets, moins médiatisés mais aussi importants que le canal
2. Le contrat : les lois 800, 840 et l'Accord-cadre
  - 2.1 Un contrat déséquilibré et anticonstitutionnel
  - 2.2 Une stratégie d'accaparement de terres ?

## **Chapitre 2 : Une concession pour un canal interocéanique ?**

1. Un nouveau canal interocéanique en Amérique centrale : une nécessité ?
  - 1.1 Le commerce maritime mondial en expansion
  - 1.2 Le canal du Nicaragua : un projet non viable ?
2. Le canal du Nicaragua : une manne économique et géopolitique pour la Chine
  - 2.1 L'entreprise HKND : un pion du gouvernement chinois ?
  - 2.2 La Chine dans la « chasse-gardée » des Etats-Unis
  - 2.3 Un nouveau canal interocéanique pour approvisionner la Chine en pétrole
3. Les potentiels économiques pour des investisseurs chinois au Nicaragua
  - 3.1 L'agriculture
  - 3.2 Un business touristique prometteur
  - 3.3 L'eau : l'or bleu de demain

## **Chapitre 3 : La mobilisation dictée par les représentations et les rapports de force**

1. Un contexte peu propice à un mouvement d'opposition
  - 1.1 L'histoire culturelle, un frein à l'esprit critique
  - 1.2 Une stratégie gouvernementale à l'œuvre
2. Une mobilisation organisée et variée
  - 2.1 Les paysans et les ONG : une coalition pacifiste
  - 2.2 Les partis politiques, les ambassades, l'Eglise : des acteurs secondaires
  - 2.3 L'Eglise positionnée mais prudente

Conclusion.....

Table des matières.....

Table des figures.....

Bibliographie.....

Annexe.....

Résumé.....

## **Introduction**

La maîtrise des mers et de la navigation ont, au cours de l'histoire, permis de créer liens et échanges entre les différents continents. Avec la croissance du commerce maritime international, l'homme a cherché à réduire son temps de transport. Grâce aux avancées scientifiques et technologiques, des bateaux de plus en plus sophistiqués ont été créés. Réduire les trajets par la distance et éviter les zones dangereuses sont devenus des priorités dès le 16<sup>ème</sup> siècle. A la fin du 19<sup>ème</sup> siècle avec le canal de Suez, et au début du 20<sup>ème</sup> avec le canal de Panama, ces défis furent relevés. Ce dernier fut construit pour « rapprocher » la côte Est et la côte Ouest des Etats-Unis. En effet, grâce au canal de Panama, il n'était plus nécessaire de passer par le Cap Horn, pour rejoindre l'une et l'autre, ce qui représente un gain de temps considérable. Depuis, l'augmentation du commerce international a créé un système fondé sur une diversité d'échanges qui ne cessent de croître : le commerce maritime en fait partie. Depuis les années 1960, le canal de Panama est encombré en raison du nombre croissant de bateaux qui y transitent. De même, depuis quelques dizaines d'années, des bateaux de plus en plus grands ont été développés et certains, appelés post-panamax ne peuvent plus emprunter ce dernier.

Malgré l'effort technique que la Panama met en place pour élargir son canal, d'autres projets ont été imaginés en Amérique centrale, dans le but de désengorger le canal centenaire. Le Nicaragua n'a jamais abandonné l'idée d'un canal interocéanique. Il faut rappeler en effet que de nombreuses tentatives se sont suivies au cours de l'histoire de ce petit pays d'Amérique centrale, situé entre le Honduras au Nord et le Costa Rica au Sud. L'idée d'un canal interocéanique au Nicaragua a d'ailleurs toujours été privilégiée par rapport au Panama. L'ingénieur hollandais JanGeert van der Post, dans son livre El largo y sinuoso camino, paru en 2014, référence plus d'une centaine de propositions pour un canal au Nicaragua depuis 1502 jusqu'à nos jours. Finalement choisi par les Etats-Unis, le premier canal interocéanique entre l'Atlantique et le Pacifique fut construit au Panama. Pourtant, le Nicaragua se trouvant plus au Nord, il est plus proche des Etats-Unis. De plus, disposant d'un territoire encore plus stratégique pour un tel projet grâce au Rio San Juan et au Lac Nicaragua, il permettrait à un nouveau canal de doubler voire remplacer le canal de Panama. En fait, le choix du Panama

résulte de contraintes techniques et géopolitiques. En effet, T. Roosevelt préférait initialement la route du Nicaragua mais jugea inconcevable l'idée de laisser à une autre puissance mondiale la possibilité de terminer le chantier laissé vacant par les français. Il défendit donc le choix de la route du Panama, approuvé par le Sénat à cause du tremblement de terre et du réveil du volcan Momotombo (Nicaragua) durant les négociations en juin 1902. Mais par la suite, les Etats-Unis ont toujours « gardé un œil » sur le Nicaragua, étant conscient de sa localisation stratégique et de son potentiel concurrentiel au canal de Panama. Tout au long du XX<sup>ème</sup> siècle, les Etats-Unis ont tout fait pour maintenir de bonnes relations avec le Nicaragua. Marcel Niedergang affirme que le Nicaragua est « le pays d'Amérique centrale le plus surveillé par les Etats-Unis » (NiederGang, 1969). De fait, en 1914, comme le rappelle Frances Kinloch Tijerino, les deux pays signent le Traité Bryan-Chamorro qui concède aux Etats-Unis « la portion de territoire éventuellement nécessaire à la construction d'un canal » (Juan Jose Arevalo, 1965), traité qui fut abrogé en 1970, laissant place à de nouveaux investisseurs.

Un siècle après l'inauguration du canal de Panama et après une vingtaine de projets au 20<sup>ème</sup> siècle, une nouvelle proposition de canal interocéanique au Nicaragua voit le jour. Une entreprise hongkongaise, l'entreprise Hong-Kong Nicaragua Canal Development Investment Co. Ltd. (HKND) a signé un accord de concession en juin 2013 avec l'Etat nicaraguayen après l'approbation précipitée de l'Assemblée Nationale. Celui-ci a pour objet la réalisation d'un canal interocéanique situé au Sud du Nicaragua, entre Brito sur la côte Pacifique et Punta Gorda sur la côte Caraïbes et passant par le grand lac Cocibolca. A cela, s'ajoutent différents sous-projets comme un aéroport, deux ports en eaux profondes, des complexes touristiques et une zone de libre-échange. Cependant le méga-chantier est critiqué en raison des conséquences environnementales qu'il pourrait provoquer ainsi que d'atteintes aux droits de l'homme faisant référence aux expropriations nécessaires à la construction de l'infrastructure. Le 22 décembre 2014, dans un contexte de mobilisation opposée au canal, le gouvernement et l'entreprise HKND ont organisé l'inauguration du chantier qui devrait officiellement durer cinq ans.

Ce sujet du canal interocéanique du Nicaragua peut être abordé selon différentes entrées parmi lesquelles l'approche technique ou environnementale. Dans le cas d'un travail de terrain effectué de janvier à avril 2015, c'est d'un point de vue géopolitique que ce sujet est

analysé. L'analyse géopolitique d'une infrastructure rejoint celle de l'aménagement du territoire. Celui-ci se définit par le champ d'expression d'un discours, de représentations et d'intérêts contradictoires. Comme le souligne Philippe Subra, les livres d'aménagement ne parlent pas des conflits qui peuvent survenir entre des acteurs sur ce sujet alors que cet aspect est devenu incontournable des politiques d'aménagement du territoire (Subra, 2014). En effet, il rappelle également que le territoire est un espace sur lequel s'exerce un ou des projets d'appropriation de la part d'une multitude d'acteurs. Une analyse d'un projet d'aménagement appelle, de fait, à se poser plusieurs questions : à quoi le projet doit-il servir ? Dans quelles logiques, en fonction de quelles priorités doit-il être aménagé ? Au profit de qui ? De quels intérêts ? Pourquoi une décision est-elle prise plutôt qu'une autre ?

Aussi, une approche géopolitique permet de mieux comprendre ce qui se passe autour d'un tel projet d'aménagement, autrement dit, son cheminement et les rapports de force en présence entre les acteurs. L'étude de ces derniers et de leurs rapports entre eux est centrale dans l'évolution d'un projet d'aménagement. Leurs relations posent la question de leurs stratégies, de leurs intérêts et des moyens qu'ils mettent en œuvre pour atteindre leurs objectifs. Il est également important de considérer l'historique de leurs liens et de leurs positions. Toutes ces questions doivent être posées à différentes échelles géographiques ou « niveaux d'analyse » (Y. Lacoste, 2003) car les acteurs agissent sur des territoires différents. En effet, Philippe Subra souligne aussi qu'un projet d'aménagement ne peut être seulement local « car il s'inscrit dans une politique et des enjeux plus larges » (Subra, 2014) que le territoire concerné. Markus Rieder<sup>2</sup> rejoint cette idée en expliquant qu'il ne faut pas dissocier le domaine des aménagements des contextes, des systèmes économiques, politiques et sociaux car ils expliquent en partie les rivalités. Ainsi, il a pour objectif d'identifier ces contextes, les indicateurs décisifs et de tester et confronter les différentes propositions théoriques d'un projet (Rieder, 2014). En outre, une étude de l'impact socio-économique permet de montrer les territoires et secteurs gagnants et perdants de la décision finale de l'emplacement du projet.

Dans ce travail de recherche, j'ai donc cherché à analyser en quoi le projet du canal au Nicaragua dissimule des enjeux juridiques, économiques/géopolitiques et sociaux primordiaux liés au territoire de la concession. Tout d'abord j'ai cherché à comprendre en

---

<sup>2</sup> Chercheur suisse spécialisé en trafic ferroviaire.

quoi consistent les textes juridiques qui accordent la concession à l'investisseur ? A quoi s'engagent l'Etat nicaraguayen et le concessionnaire ? Quel est le projet officiel ? Quels arguments ont déterminé la route finale du canal ? Dans un second temps je me suis intéressée particulièrement aux enjeux d'un nouveau canal interocéanique en Amérique centrale. Quelle peut être aujourd'hui la viabilité d'un nouveau canal interocéanique dans le contexte du commerce maritime international ? Le gouvernement chinois peut-il être impliqué dans ce projet ? Quels intérêts aurait-il dans ce projet ? L'entreprise HKND peut-elle avoir d'autres desseins que ceux explicités dans les termes du contrat ? Quel serait alors le rôle du canal interocéanique ? Enfin, comment réagit la population devant ce projet d'infrastructure ? Quelles sont ses représentations vis-à-vis du projet et du gouvernement qui en est à l'origine ? Comment s'organise la mobilisation opposée au projet ?

Ces questionnements se sont mis en place progressivement tout au long de mon travail de terrain. En effet, je n'avais pas mesuré tous les enjeux en présence dès la découverte du projet de canal interocéanique. Je me suis donc intéressée à ces enjeux et ai lu divers articles de presse, de revues, des livres et documents sur le commerce maritime international, sur les politiques étrangères de la Chine et des Etats-Unis, les enjeux chinois actuels. De même, pour répondre à ces questions, j'ai beaucoup lu la presse nicaraguayenne et internationale avant, pendant et après mon travail de terrain. Par ces lectures, j'ai identifié certains acteurs, organisations, qui me semblaient intéressants pour mon étude. J'ai donc été à la rencontre de ces personnes avec qui j'ai effectué un ou plusieurs entretiens : un membre du gouvernement, des intellectuels, des personnalités politiques, des avocats, des scientifiques, des ONGS, des agriculteurs. Je me suis déplacée sur la route du canal pour découvrir le Nicaragua, son environnement, sa culture et ses habitants et ai participé à des réunions et à des conférences dans le cadre de la mobilisation opposée au projet. Enfin, j'ai récolté des données sur le Nicaragua dans différents ministères comme celui de l'agriculture, de l'environnement, du tourisme et celui de l'énergie.

Dans une première partie, après une présentation complète du projet officiel, nous analyserons l'aspect juridique au travers des lois et autres textes à l'origine du projet.

Dans une seconde partie, nous présenterons les arguments qui tendent à prouver l'implication du gouvernement chinois dans le projet de canal ainsi que ceux qui tendent à

prouver l'inverse. Nous développerons ensuite les enjeux présents dans le cas où la Chine est impliquée, puis ceux dans le cas où l'entreprise HKND est indépendante.

Enfin, dans une dernière partie, nous verrons comment et dans quel contexte s'organise la mobilisation nicaraguayenne opposée au canal.

# Chapitre 1 : Le canal interocéanique : un processus d'accaparement de terres ?

L'Etat nicaraguayen et le concessionnaire, l'entreprise HKND, ont travaillé pendant deux ans avant l'inauguration du chantier le 22 décembre 2014. Dans un premier temps, ce travail a été matérialisé par la création d'un partenariat public-privé par le biais de textes juridiques signés et approuvés par les deux parties. Ensuite, ce fut le temps de la réflexion sur le choix de la route du canal. Depuis juillet 2014, la route du canal interocéanique du Nicaragua est déterminée.

**Figure 1 : Carte de localisation du canal du Nicaragua**



Carte réalisée sur Inkscape par Anais Terrien à partir d'un fond de carte © histgeo.ac-aix-marseille.fr. Données de Google Map Juin 2015

## Légende

- Capitale
- Villes
- Communes aux extrémités du canal
- Lacs et lagunes

## **1. Le canal interocéanique : un projet d'infrastructure pour le développement**

### 1.1 Les infrastructures comme moteur de développement

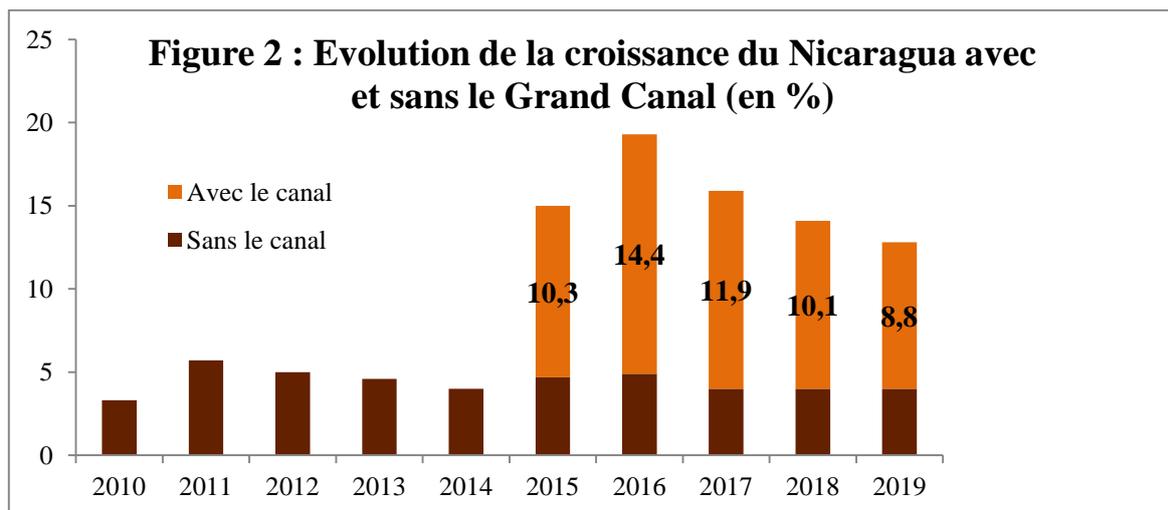
Le gouvernement nicaraguayen utilise les théories et discours internationaux sur le développement pour appuyer et expliquer sa décision et son entreprise dans la construction d'un canal interocéanique. Ce dernier fait partie du plan de développement humain national 2007-2016. Les organisations internationales sont aujourd'hui unanimes concernant l'impact des infrastructures sur le développement économique d'un territoire et en particulier des pays du Sud. La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement de 2013 a publié un rapport visant à encourager le développement des infrastructures pour promouvoir l'intégration économique. Il en résulterait une réduction des coûts de transaction, l'augmentation des biens d'équipement, l'essor du commerce et des investissements, ainsi qu'une diversification de la demande et de l'offre et des économies d'échelle. Encourager la mise en place et la construction d'infrastructures serait donc un moyen de contribuer à la croissance, au développement et à la réduction de la pauvreté. Aujourd'hui, les infrastructures sont considérées comme une condition indispensable au succès des politiques de développement. Elles sont particulièrement importantes au cours du processus de transformation structurelle, lorsque les pays en développement passent du secteur économique primaire, au secondaire puis au tertiaire (Aschauer, 1990). Les économies développées ont dû passer par une augmentation temporaire des investissements et des infrastructures avant de passer à l'étape suivante de la croissance et du développement économique (Battacharya et al, 2012). Les infrastructures sont d'autant plus nécessaires aujourd'hui que le commerce mondial joue un rôle toujours plus important dans le développement des Etats. Dans ce contexte, les infrastructures de transport ont un rôle indispensable car elles relient les territoires concernés au monde extérieur et promeuvent ainsi leur place dans les échanges commerciaux internationaux. En outre, pour les petits producteurs et les entreprises locales des pays en développement, elles leur permettent l'accès à des marchés plus éloignés.

De fait, lors des conférences à travers le monde, les porte-paroles de la commission du Grand Canal comme Paul Oquist et Telémaco Talavera présentent les objectifs de l'infrastructure qui sont l'accroissement économique, la stabilité macroéconomique, la création d'emploi et la réduction de la pauvreté et des inégalités. Alors que la croissance nicaraguayenne actuelle est

de 5%, le gouvernement estime que le pays en a besoin d'une de 8 à 10% pour réduire la pauvreté, reforester le pays et s'adapter aux changements climatiques.

C'est pour atteindre ces objectifs que le gouvernement a initié le projet de construction d'un canal interocéanique en profitant de sa situation géographique avantageuse et de ses ressources aquatiques.

L'Etat a publié le résultat d'études prévisionnelles si le projet de canal aboutit pour montrer les bénéfices que l'infrastructure pourrait apporter au Nicaragua en termes de développement. En effet, avec un canal interocéanique, le gouvernement prévoit une croissance au moins deux fois plus élevées. Les chiffres exposés lors des conférences de présentation de Paul Oquist, ministre nicaraguayen des politiques nationales et porte-parole de la Commission du Grand Canal, à travers le monde devant de potentiels investisseurs, parlent d'une croissance de plus de 10% alors qu'elle stagne actuellement autour de 5%.

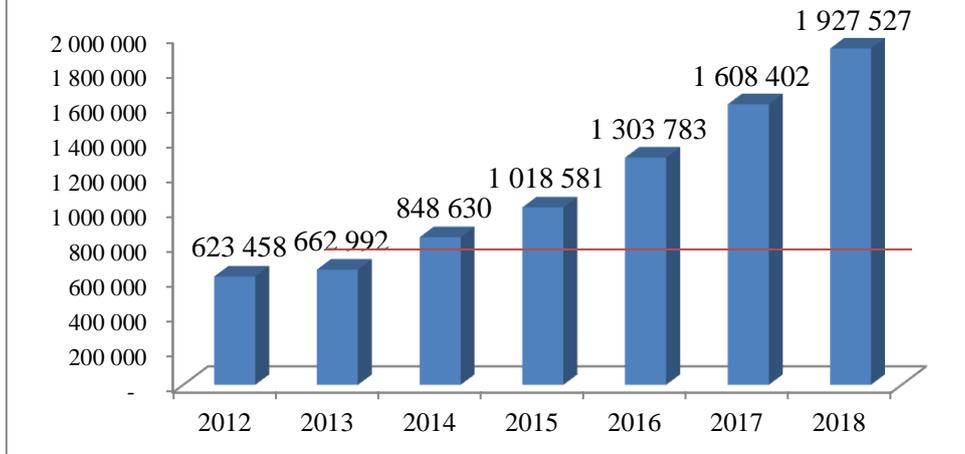


Source : Power Point de présentation du projet de Grand Canal de Paul Oquist

De plus, alors que le taux de chômage est de 5,9%<sup>3</sup> en 2014, le domaine de l'emploi est un thème mis en avant par le gouvernement. Il prévoit que le nombre d'emplois formels sera multiplié par 2 d'ici 2018, passant de un million en 2015 à deux millions. En revanche, le gouvernement nicaraguayen ne dit pas ce qu'il en sera une fois le canal terminé.

<sup>3</sup> Banque mondiale 2014

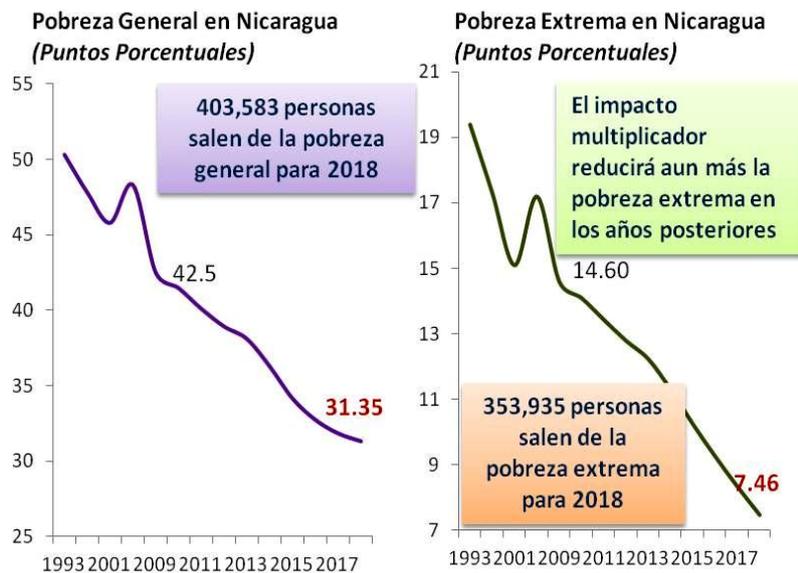
**Figure 3 : Estimation du nombre d'emplois formels au Nicaragua entre 2012 et 2018**



Source : Power Point de présentation du projet du Grand Canal de Paul Oquist

Selon le gouvernement, le canal interocéanique permettrait également d'éradiquer la pauvreté qui concerne encore plus de 30% des nicaraguayens. Il prévoit que 500 000 personnes sortiraient de la pauvreté d'ici 2018, en raison de la création d'emploi.

**Figure 4 : Estimation de l'évolution de la pauvreté et de l'extrême pauvreté avec le Grand Canal (en %)**



Fuente: INIDE (1993-2009) & Estimaciones Propias

Source : Power Point de présentation du projet du Grand Canal de Paul Oquist

Le 16 mars 2015, Telémaco Talavera fut cité dans le 19 Digital, un journal contrôlé par le gouvernement: « *Es un proyecto nacional con inversion extranjera y cuyo impacto económico, social y ambiental debe permitir a Nicaragua dinamizar su desarrollo y dejar de ser considerado el segundo país más pobre de Latinoamérica y el Caribe mejorando las condiciones y la calidad de vida para toda la población en todo el país y también para las futuras*<sup>4</sup> »

Le gouvernement nicaraguayen présente ce projet d'infrastructure à la population comme un moyen de développer le Nicaragua, qui serait alors envié par ses voisins et dont la reconnaissance serait internationale. L'augmentation du nombre d'emplois et d'investissements, qui serait alors à l'origine d'un développement rapide et de la diminution de la pauvreté, est l'objectif principal de l'Etat nicaraguayen.

### 1.2 Le canal du Nicaragua : un tracé stratégique

La route historique du canal du Nicaragua passe par le fleuve San Juan, à la frontière avec le Costa Rica. En effet, il est déjà possible de traverser le Nicaragua de l'Océan Pacifique à la mer des Caraïbes en bateau, mais par des fleuves étroits et peu profonds pendant la saison sèche. Au 19<sup>ème</sup> siècle, lorsqu'une mine d'or fut découverte en Californie, c'est par cette route, qu'était acheminé l'or sur la côte Est des Etats-Unis. On l'appelait la route du transit.

Pour le projet actuel, plusieurs routes ont été envisagées. L'Etat nicaraguayen affirme qu'il a réfléchi à laquelle serait la plus économique, celle qui aurait le moins d'impact sur la population, les états voisins et l'environnement. Au nombre de six, ces routes partent toutes de Brito sur la côte Pacifique et continuent jusqu'au lac Nicaragua. C'est dans la partie Est que les propositions sont diverses.

---

<sup>4</sup> « C'est un projet national avec un investissement étranger, et son impact économique, social et environnemental doit permettre au Nicaragua de dynamiser son développement et de ne plus être considéré comme le deuxième pays le plus pauvre d'Amérique Latine et Caraïbes, en améliorant les conditions et la qualité de vie pour toute la population dans tout le pays et aussi pour les générations futures. » El19digital 03/2015

**Figure 5 : Les différentes routes envisagées pour le canal interocéanique**



*Source : Power Point de présentation du projet du Grand Canal de Paul Oquist*

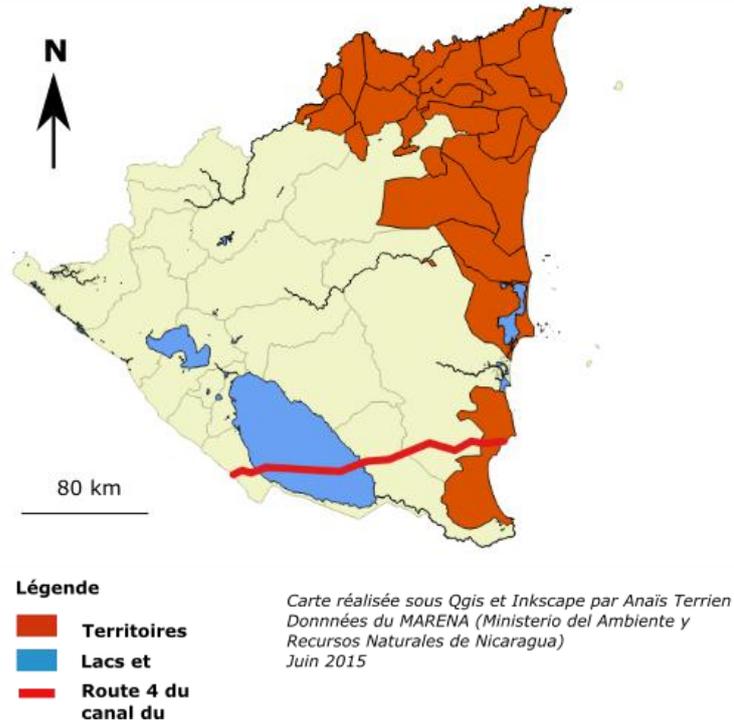
Les routes 1 et la 2, les plus au Nord, débouchent dans La lagune des perles, au Nord de Bluefields. Elles ont été écartées car trop chères. Avantageuse économiquement, les routes 5 et 6 ont quand même été éliminées pour des raisons environnementales (réserve Indio Maiz) mais surtout politiques : en effet, le Costa Rica qui se trouve de l'autre côté du fleuve San Juan, n'aurait jamais autorisé la construction d'un canal interocéanique à sa frontière. Il faut rappeler que l'économie du Costa Rica est basée sur le tourisme tourné vers la nature et la biodiversité dont le pays est particulièrement riche.

L'autre route la moins chère est la route 3, mais elle passe par Bluefields qui est une grande ville de la côte Est avec 40 000 habitants, par une zone humide et une zone de reproduction de tortues. Elle a donc été éliminée. Il y a également le problème lié aux communautés et territoires indigènes qui disposent de droits spéciaux internationaux.

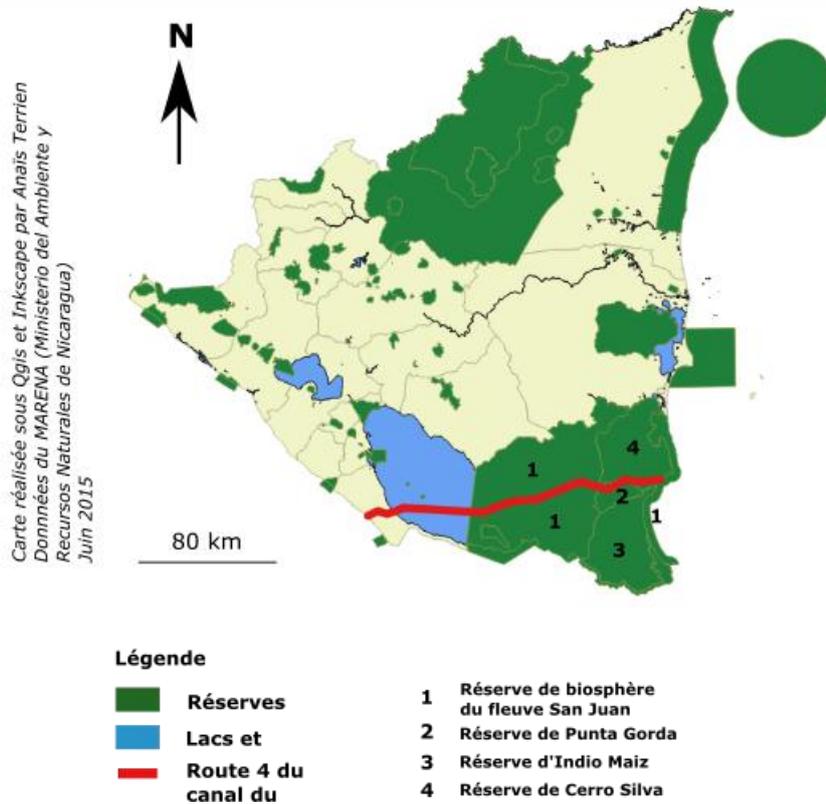
C'est la quatrième route qui a été choisie pour différentes raisons. Le discours officiel insiste sur le fait que ce n'est pas la route la moins chère, mais qu'elle a été choisie en raison de son faible impact social et environnemental. En effet, le gouvernement affirme qu'il a essayé d'éviter les foyers de population importants ainsi que certaines zones stratégiques d'un point de vue environnemental. D'ailleurs, depuis le choix de la route 4, il y a eu quelques ajustements. Par exemple, le canal ne passera pas à El Tule exactement, mais à 8 km au sud en raison des fortes manifestations qui ont eu lieu dans cette ville à plusieurs reprises. De même, sur la côte pacifique, le port sera construit à l'intérieur des terres pour protéger les mangroves. Sur la côte Caraïbe, le canal contournera l'estuaire de Punta Gorda, lieu de reproduction de tortues. Lors de mon entretien avec Telémaco Talavera, porte-parole de Commission du Grand Canal, celui-ci a beaucoup insisté sur le fait que ce ne sont que des ajustements, et pas des changements de route. Il confirme qu'il y a des gens qui vivent tout au long de la route 4, mais que des efforts ont été fait pour éviter les grands foyers de populations et les réserves de biodiversité (cf. entretien en annexe 1).

La route 4, comme la route 3, traverse des territoires indigènes, mais dans une moindre mesure car une grande partie des territoires concernés est indirectement contrôlée par le pouvoir central, ce qui réduit les complications par rapport à la route passant par Bluefields. Et en effet, la carte ci-après montre que la route choisie minimise le passage par les territoires indigènes. En revanche, elle traverse des réserves naturelles sur plus de 150 km, l'Etat n'a donc pas priorisé l'environnement contrairement à ce qu'ils disent.

**Figure 6 : La route n°4 choisie pour le canal du Nicaragua traverse des territoires indigènes mais dans une moindre mesure**



**Figure 7 : La route n°4 choisie pour le canal du Nicaragua traverse des réserves naturelles sur plus de 150 km**



Selon le rapport officiel de l'entreprise HKND, la route 4 part de Brito sur la côte pacifique, passe par le fleuve Brito, puis la rivière Las Lajas, contourne San Jorge par le sud (4 km) et arrive au lac Nicaragua. Le canal passe ensuite à 4 km au sud de l'île d'Ometepe, atteignant l'Est du lac à environ 8 km au Sud de la ville de San Miguelito. Ensuite il rejoint la rivière Tule, puis le fleuve Punta Gorda et débouche à 1 km au nord de l'embouchure de ce dernier.

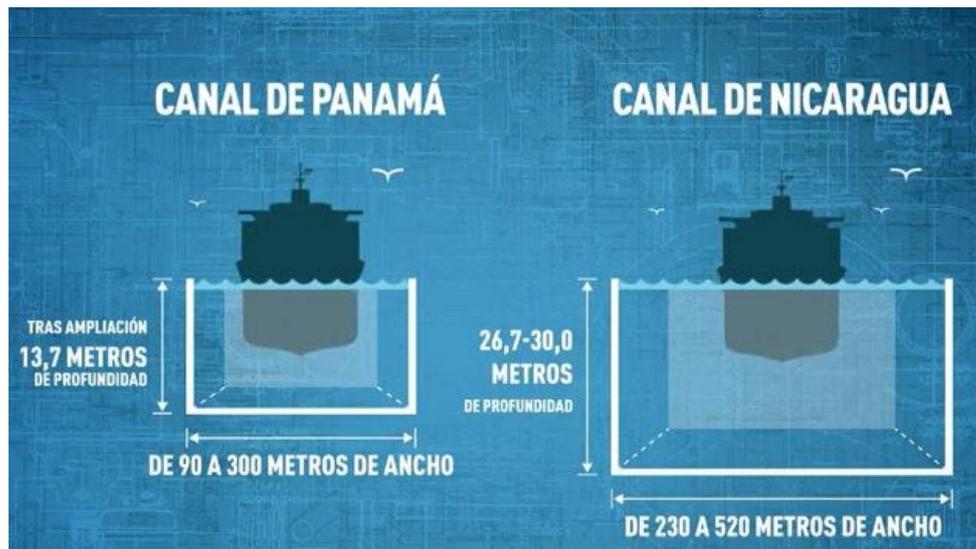
De Brito à Punta Gorda, le canal sera long 259,4 km mais il sera creusé sur 1.7 km dans le Pacifique et sur 14.4 km dans la mer des Caraïbes ce qui fait un total de 275.5 km. L'investisseur prévoit que des bateaux jusqu'à 500 m de long sur 72 m de large puissent emprunter le canal.

Deux écluses seront construites : la première appelée Brito située à 14.5 km de la côte pacifique et l'autre nommée Camilo, à 13.7 km de la côte caraïbe. Chaque écluse sera constituée de trois chambres, de 520 m de longueur, 75 m de largeur et 27.6 m de profondeur et chacune d'elle montera les bateaux de 10 m pour pallier les 30 m de différence entre le niveau de la mer et celui du lac Nicaragua. Les écluses seront construites selon les normes sismiques internationales. Elles deviendront les plus grandes écluses du monde, devant l'écluse de Berendrecht, à Anvers en Belgique, qui mesure 500 m de longueur, 68 m de largeur et 20 m de profondeur. Elles permettront la traversée de bateaux plus imposants que ceux utilisant le canal de Panama. Malgré les travaux d'agrandissement dont la fin est prévue pour la fin 2016, les écluses de ce dernier seront en effet de 427 m de longueur, 55 m de largeur et 18.3 de profondeur.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Power point de présentation de Paul Oquist

**Figure 8 : Comparaison de la taille des écluses du canal de Panama avec celles prévues pour le canal du Nicaragua**



*Source : Power Point de présentation du projet de Grand Canal de Paul Oquist*

Théoriquement, la capacité du canal du Nicaragua sera de 9000 bateaux par an, soit 14 par jour. Trente heures seront nécessaires pour naviguer d'une extrémité à l'autre du canal.

A titre de comparaison, le canal de Panama peut accueillir entre 12000 et 13000 navires par an, donc plus que ce que prévoit le canal du Nicaragua. Mais la taille maximum de ces bateaux ne leur permet pas de transporter autant de marchandises que ceux qui pourront emprunter le canal du Nicaragua. En effet, depuis quelques années, les porte-containers sont de plus en plus grands, la dernière génération s'appelle les post-panamax. C'est pour cela que le Panama a entrepris des travaux d'agrandissement pour son canal. Lorsque les travaux seront finis, le canal de Panama pourra accueillir des bateaux de 386 m de long, 49 m de large et 15 m de tirant d'eau contre 294, 32 et 12 actuellement. Le canal du Nicaragua pourrait donc permettre le passage à des bateaux de tonnage et de dimensions supérieures. En terme de capacité d'un navire, le canal de Panama pourra accueillir des bateaux de 13000 EVP (Equivalent Vingt-Pieds), soit 13000 conteneurs de 20 pieds, alors que d'après les rapports de HKND, le canal du Nicaragua pourra lui aller jusqu'à 25000 EVP. Le canal du Nicaragua aura donc une capacité de transit plus importante que le canal de Panama. Le gouvernement nicaraguayen insiste pourtant sur le fait que le canal du Nicaragua a pour but de compléter le canal de Panama et non de le concurrencer.

L'entreprise HKND devrait investir 50 milliards de dollars pour la construction de ce canal interocéanique. Mais ce n'est pas le seul objectif du projet. D'autres objectifs, appelés sous-projets sont tout aussi importants que le canal lui-même.

### 1.3 Les sous-projets, moins médiatisés mais aussi importants que le canal

Les sous-projets font partie intégrante du contrat entre l'entreprise HKND et le gouvernement nicaraguayen. Ils sont tous liés à l'infrastructure et visent à développer le pays par le biais de différentes activités.

#### - Les ports

Aux deux extrémités du canal seront construits deux ports en eaux profondes : le port Brito et le port Aguila tous deux classés dans les 100 premiers du classement des ports à conteneurs internationaux avec une capacité respective de 1,95 millions et 2.5 millions EVP par an. Le port de Brito devrait faire partie des premiers chantiers. Deux quais y seront construits, un pour les importations de pétrole, et l'autre multifonctionnel qui servira pendant la période de construction du canal interocéanique. Une fois le canal terminé, il fonctionnera pour la Zone de Libre Echange.

#### - Un pont et 600 km de routes

Le canal interocéanique traversant le Nicaragua d'Est en Ouest, coupe la Panaméricaine qui est un ensemble de voies rapides et d'autoroutes reliant l'ensemble des Amériques. L'investisseur s'est donc engagé à construire un pont de 80 m de hauteur et de 600 m de longueur permettant la continuité de cet axe majeur du continent. Pour la partie est du canal, il est envisagé de mettre en place un ferry qui ferait l'aller et retour entre la rive nord et sud du canal une fois par heure. De même, ils vont créer deux axes, l'un reliant le port de Brito à la Panaméricaine et l'autre reliant le port Aguila et Nueva Guinea.

#### - Une zone de libre-échange dans la région de Rivas

La zone de libre-échange sera située à proximité du port de Brito et à 20 km de Rivas. Elle sera composée de trois zones. Une zone pour les exportations sur un espace de 8 km<sup>2</sup> qui devrait accueillir 58 000 emplois. Un quartier financier avec une capacité de 25 000 emplois

et avec tout type de service à disposition. Enfin, un quartier urbain résidentiel est prévu à l'intérieur de la zone de libre-échange, sur 15 km<sup>2</sup> capable d'héberger 140 000 habitants.

**Figure 9 : Plan du port de Brito**



Source : Site internet de l'entreprise HKND

- Un aéroport à Rivas

Le projet comprend également un aéroport qui serait construit à 8 km au Nord de Rivas, à 16 km de la zone de libre-échange et du port, et à 22 km du complexe touristique, sur un espace de 2,5 km<sup>2</sup>. Dans un premier temps, il est prévu de construire une piste de 3200 m mais de garder de l'espace pour en construire une deuxième. Il aurait une capacité annuelle d'un millions de personnes avec un terminal de 14 000 m<sup>2</sup>. Cet aéroport sera en complément de l'aéroport Augusta C. Sandino de Managua.

- Des complexes touristiques

L'entreprise HKND prévoit d'implanter quatre complexes touristiques de luxe tout le long de la route du canal : un sur la côte Pacifique au Sud du port de Brito, un sur l'île d'Ometepe du lac Nicaragua, un au Sud de San Miguelito, sur la côte Est du lac, et un sur la côte Caraïbes au Nord du port Punta Aguila. Ceux-ci auront tous leur « spécialité », entre le tourisme de nature

dans l'Est là où l'environnement est le plus préservé, deux centrés sur la relaxation entre le golf et le surf, et le dernier plus sportif avec les volcans de l'île d'Ometepe.

Les sous-projets font partie du projet entier. Ils sont illimités et peuvent être réalisés dans tout le Nicaragua, pas seulement sur la route du canal. D'ailleurs, dans les textes juridiques, il n'est pas question de complexes touristiques mais d'un oléoduc, dont on n'a plus entendu parler depuis le début des présentations officielles.

Voici donc une présentation du projet officiel de canal interocéanique du Nicaragua. Officiellement, entrepris par le gouvernement du Nicaragua dans le cadre de son plan de développement humain national 2007-2016. Le canal devrait être opérationnel dans cinq ans. Mais que se passera-t-il si le chantier prend du retard ? Y a-t-il des délais à respecter ? Quels sont les liens et contrats juridiques autour de ce projet ? Que se passera-t-il si l'entreprise chinoise n'arrive pas à terminer le chantier ? Quels sont les droits et devoirs de l'entreprise vis-à-vis du Nicaragua et réciproquement ? Une étude approfondie des différents textes juridiques est nécessaire pour comprendre les engagements que les deux parties du partenariat ont signés.

## **2. Le contrat : les lois 800, 840 et l'Accord-cadre**

La plupart des infrastructures actuelles sont le produit d'investissements publics, mais dans les pays en développement l'Etat n'a généralement pas la possibilité de financer un tel projet. C'est la raison pour laquelle les partenariats public-privé sont encouragés. Il s'agit de « *partenariats contractuels à long terme entre des organisations publiques et des entreprises du secteur privé par lesquels les premiers conservent l'entière propriété des actifs intervenant dans un projet ainsi que le contrôle intégral des activités du secteur privé au titre du projet, tandis que le secteur privé est autorisé à exploiter les installations et à percevoir les recettes produites* »<sup>6</sup>. Ce partenariat permet de remédier à la capacité trop faible des Etats à investir dans des infrastructures. Dans le cas du projet de canal au Nicaragua, le partenariat public-

---

<sup>6</sup> Définition du rapport de la Conférence des Nations Unis sur le commerce et le développement, 2013

privé entre le gouvernement nicaraguayen et l'entreprise HKND suit un montage concessionnaire.

## 2.1 Un contrat déséquilibré et anticonstitutionnel

Le 7 juin 2013, lorsque l'Assemblée nationale du Nicaragua a approuvé la loi 840 et autres textes juridiques, après deux jours de réflexion, sans aucune modification, elle a aussi contredit la Constitution Nationale. Aussitôt, de nombreux avocats ou organisations ont déposé plus de quarante recours pour cause de violation de la constitution. Dans les différents articles de presse, les entretiens et conférences, j'ai pu lister un grand nombre d'articles contredisant la Constitution Nicaraguayenne :

- L'article 14 du Code du Travail stipule qu'un employeur doit embaucher au minimum 90% de travailleurs nicaraguayens, alors que la loi 840 autorise l'embauche d'étrangers sans aucun seuil.
- L'Accord-cadre impose que soit réalisée une réforme constitutionnelle dans un laps de temps inférieur à 18 mois pour justement légaliser les textes juridiques concernant le canal interocéanique approuvés par l'Assemblée nationale.
- Selon la Constitution nicaraguayenne, cette loi aurait nécessité une consultation nationale auprès d'associations, de collectivités ou d'organisations populaires. Mais seuls des groupes d'entreprises ont été consultés.
- L'article 24 prétend ne pas prendre en compte les normes de protection des droits indigènes et des afro descendants établis dans les lois 28 et 445 de la Constitution.
- La Commission du Grand Canal, créée par la loi 840, est érigée illégalement comme un « méga-ministère » qui représente tout le Nicaragua, en incluant les communes et autorités des Régions Autonomes
- La loi 840 remet tous les droits d'usage de la terre, de l'air, de l'eau, des espaces maritimes et des ressources naturelles sans imposer des normes pour respecter l'environnement.
- La loi 840 permet, indirectement, à l'entreprise HKND d'être concessionnaire de manière illimitée (cf. Chap1, partie 2.2)
- La loi 840 permet au concessionnaire d'entreprendre tout type de sous-projets de manière illimitée sur le territoire nicaraguayen.

- L'article 12 dit que toute propriété privée, communale, des régions autonomes ou de toute entité gouvernementale peut être expropriée en faveur du concessionnaire sans qu'il n'ait rien à indemniser.
- L'article 24 de la loi 840 dit que celle-ci supprime toute loi ou disposition ou législation de toute entité gouvernementale qui s'opposerait à elle ou avec laquelle elle serait incompatible.
- Selon Monica Lopez Baltodano, tous les documents comme l'Accord de Coopération ou le Statut de HKND, totalement inconnus du grand public car écrits en anglais, sont clairement inconstitutionnels.
- Les articles 4 et 5 de la loi 840 insistent sur le fait que la Commission du Grand Canal doit approuver n'importe quelle demande de la part du concessionnaire.

Désormais, il n'a plus que 1% des actions, auxquelles, une fois le canal terminé, s'ajoutera 1% des actions chaque année. Il faudra donc attendre un demi-siècle pour que le Nicaragua détienne la moitié des actions de l'infrastructure. Avec la loi 840, le projet de canal a été totalement privatisé alors que la loi 800, antérieure, elle garantissait 51% des actions en faveur de l'Etat nicaraguayen.

L'article 10, appelé « Economie » de la loi 840 explique que la concession doit payer 10 millions de dollars par an au gouvernement du Nicaragua pendant dix ans et ensuite le montant augmente chaque année selon un pourcentage de gain. Pour Edipcia Dubon, une députée du Mouvement Révolutionnaire Sandiniste (MRS), la loi 840 permet à l'entreprise d'avoir main mise sur le Nicaragua tout entier et remet donc en cause sa souveraineté. De fait, le concessionnaire, peut actuellement être considéré comme propriétaire de la concession d'autant plus qu'il a le droit de céder ou de transférer ses droits à une autre entreprise ou à un autre Etat.

De manière générale, le concessionnaire est favorisé par le contrat. Par exemple, l'entreprise HKND ne risque aucune pénalisation si elle ne respecte pas ses obligations et devoirs. L'article 13 de la loi 840 stipule :

*“Ni El inversionista ni ninguna Parte de Sub-Proyecto serán sujetos de acciones penales como resultado del incumplimiento de las obligaciones adquiridas por El Inversionista o por cualquier otra Parte de Sub-Proyecto en virtud de las disposiciones de esta Ley o los términos de El MCA (Acuerdo Marco). Adicionalmente, ni el Inversionista ni ninguna Parte de Sub-Proyecto serán sujetos a sanciones administrativas o económicas por parte de una Entidad Gubernamental por acciones u omisiones, en tanto tal acción u omisión sea requerida o permitida por los términos de El MCA.”*<sup>7</sup> Art. 13 Resolución de Disputas, Daños. Ley No.840

Aussi, si le projet n'est pas mené à bout par l'entreprise pour une quelconque raison, l'Etat ne recevra aucune contrepartie. En revanche, le Nicaragua peut lui être sanctionné. L'article 14 de l'Accord-Cadre stipule qu'en cas de « force majeure » comme le soulèvement de la population, des manifestations, des embargos, l'Etat nicaraguayen devra indemniser l'investisseur en cas de conséquences sur le chantier et son déroulement. De même, si l'Etat change d'avis et décide d'abroger la loi 840 et donc d'annuler la concession, alors il doit rembourser intégralement tout l'investissement financier de l'investisseur. Le projet étant estimé à 50 milliards de dollars au minimum, si le projet est annulé, la somme à verser sera forcément démesurée pour un pays dont le PIB dépassait à peine 12 milliards de dollars en 2013. Maintenant que la loi est signée, le Nicaragua est démuné face à cet investisseur étranger. La loi 840 dit que la loi peut être annulée à condition que 60% au minimum de l'Assemblée Nationale vote dans ce sens. Pour certains avocats et personnalités politiques, les deux seules solutions pour revenir en arrière et abroger la loi, est de prouver devant le Centre International de Règlement de Différends Relatifs à l'Investissement ou devant la Cour Internationale d'Arbitrage de la Chambre de Commerce Internationale, que la loi a été signée illégalement, avec l'approbation de l'Assemblée Nationale.

Le 22 décembre 2014, jour de l'inauguration du chantier du Grand Canal, l'avocate Monica Lopez Baltodano affirme : « *la concession du canal nous arrache des mains le pouvoir législatif et le pouvoir judiciaire* ». Ce même jour, le juriste Gabriel Alvarez dénonçait la démarche illégale de la loi à la presse, affirmant que c'est un don de territoire et de la souveraineté nationale et non une concession à l'investisseur Wang Jing comme le dit le

---

<sup>7</sup>« Ni l'investisseur ni aucun partenaire des sous-projets ne seront sujet à des poursuites pénales à cause de l'inaccomplissement de leurs obligations. De même, ils ne seront pas sujets à des sanctions administratives ou économiques de la part d'une entité gouvernementale pour des actions ou omissions. »

gouvernement. Il précise que selon l'article 105 de la constitution, toute concession doit être régulée par la loi. Or celle-ci est inconditionnée et illimitée ce qui constitue une violation à la souveraineté nationale. Il faut rappeler que la Commission du Grand Canal est censée réguler les exigences de l'investisseur et défendre les intérêts du Nicaragua, même si beaucoup restent sceptiques sur ce point.

## 2.2 Une stratégie d'accaparement de terres ?

Cette concession commence selon l'article 5.2 de l'Accord-cadre et l'article 3 de la loi 840, à la date effective, c'est-à-dire à la date de l'accord. Lorsque les travaux seront terminés et le canal opérationnel, alors la concession de 50 ans commencera. Selon le même article 5.2 de l'Accord-cadre (cf. annexe), cette période de 50 ans peut être prolongée de 50 ans à la seule condition que l'investisseur fasse la demande de prolongation au minimum six mois avant la fin de la concession initiale (c'est-à-dire avant la fin de la concession de 50 ans qui aura commencé à la fin du chantier, lorsque le canal aura été opérationnel). Autrement dit, aucune contrainte n'empêche l'entreprise HKND d'obtenir une concession de 100 ans. A la fin de la concession, la loi indique que l'investisseur doit tout transférer à l'Etat du Nicaragua.

D'autre part, il faut insister sur le fait que la première concession de 50 ans se « déclenche » seulement à partir de la mise en opération du canal interocéanique. Mais la concession commence déjà à la date effective<sup>8</sup>, soit le 7 juin 2013, lorsque la loi 840 a été validée par l'Assemblée Nationale. De fait, l'investisseur est déjà concessionnaire du territoire du canal. Les 50 à 100 années de concession commenceront lorsque le canal sera opérationnel. De plus, la loi 840 et l'Accord-cadre ne précisent aucun délai quant à la construction du canal. L'entreprise chinoise peut donc attendre des années avant de commencer les travaux sans se soucier du temps qui passe car le délai des 50 ans n'est pas engagé tant que le canal n'est pas opérationnel. Mais si l'entreprise HKND ne finit ou ne fait jamais le canal, alors la concession de 50 à 100 ne commencera jamais mais la concession qui est déjà effective ne se terminera pas non plus.

---

<sup>8</sup> Selon l'Accord-cadre, la date effective correspond à la date de l'Accord en lui-même c'est-à-dire le 14/06/2013.

L'article 12 de la loi 840 indique que l'entreprise HKND peut réclamer tout territoire nécessaire à la construction du canal ou de l'un des sous-projets. Somme toute, l'investisseur peut acquérir tout terrain du Nicaragua et y exercer ses droits de concessionnaires. Le gouvernement s'est engagé à gérer les expropriations.

L'entreprise chinoise serait donc concessionnaire à durée illimitée du territoire du canal et de tous les autres espaces qu'il réclame pour les sous-projets. Comme elle y a tous les droits, elle peut être considérée comme le propriétaire du Nicaragua.

En revanche, une avocate spécialisée du sujet défend une autre analyse. Monica Lopez Baltodano est avocate et directrice de la Fondation Popol Na. Pour elle, la concession va durer 116 ans. Elle a publié un article (cf. Annexe 2) dans la Prensa le 20 février 2015 pour présenter ses arguments. Elle soutient que l'Accord-Cadre impose à l'investisseur des délais de collecte de fonds et de construction. L'entreprise HKND aurait donc six ans pour récolter l'argent nécessaire pour financer l'ensemble du projet, et ensuite dix ans pour construire le canal et les sous-projets. Seize ans ajoutés à 50 ans de concession renouvelable une fois, cela donne une concession de 116 ans. Pour appuyer ces propos, elle parle de l'article 5.2 de l'Accord-Cadre. J'ai voulu vérifier ses arguments mais je n'ai trouvé ni dans la loi 840, ni dans l'Accord-Cadre une quelconque indication sur des délais de récolte de fonds et de construction. J'ai également questionné d'autres avocats, personnalités politiques et spécialistes du sujet et aucun ne comprend le raisonnement de cette avocate. Elle dit également que si au bout de six ans, la quantité d'argent récoltée est insuffisante, alors il sera possible d'annuler la loi.

L'approbation d'une telle loi par l'Assemblée Nationale est très surprenante au vu des avantages démesurés dont bénéficie l'investisseur. Pourtant, elle a même modifié la Constitution du Nicaragua pour permettre à la loi 840 d'être recevable. Il y a donc une décision politique derrière cette approbation laissant sous-entendre des intérêts personnels mis en jeu dans ce projet.

Mais les conséquences pour le Nicaragua et sa souveraineté sont de très grande ampleur et à long terme, voire indéfiniment illimitées. Les différents textes juridiques rédigés dans le but

de construire un canal au Nicaragua permettent donc à l'entreprise HKND d'acquérir des terres, situées non seulement sur la route du canal déterminée par les différents arguments affichés par l'Etat et expliqué dans la partie I, mais également dans tout le Nicaragua. Le manque de clarté et la méconnaissance de cette réalité entraînent une absence d'intérêt et de réaction de la part de la communauté internationale.

Le projet de canal interocéanique serait un exploit historique, en termes de coût et d'ingénierie. Mais est-il viable ? Combien de temps faudra-t-il pour rentabiliser un investissement de 50 milliards de dollars ? Le contexte du commerce maritime international et le contexte politique local, peuvent-ils lui permettre d'être prospère ? Toutes ces interrogations rendent la communauté internationale et les nicaraguayens eux-mêmes sceptiques face à un tel dessein.

## **Chapitre 2 : Une concession pour un canal interocéanique ?**

Avant même que les études de viabilité ne soient présentées, le projet de canal interocéanique du Nicaragua est lancé mais est-ce certain qu'il soit rentable ? Quelle est la demande actuelle du commerce maritime mondial ? A qui profiterait une telle infrastructure ? Au vu du caractère géopolitique de cette région, la Chine peut y avoir des intérêts stratégiques. Ce projet énigmatique de canal interocéanique peut-il dissimuler d'autres enjeux ?

### **1. Un nouveau canal interocéanique en Amérique centrale : une nécessité ?**

#### 1.1 Le commerce maritime mondial en expansion

*« Por otra parte crece el comercio mundial, la necesidad de transportar mercancías, la importación o exportación y por lo tanto se hace necesario reducir tiempo, los costos, la contaminación ambiental, y además transportar para ellos también, no solo por un encortamiento de la ruta, si no que al poder utilizar los buques más grande, hay un doble efecto de reducción del costo, porque la ruta se acorta y porque es más económico. Transportar la mercancía en grandes buques, desde esa perspectiva hay una lógica mundial económica, política, y social y empresarial que lo demandan. <sup>9</sup>. »* Telémaco Talavera, porte-parole de la Commission du Grand Canal (cf. Annexe 1).

C'est ainsi que Telémaco Talavera explique la nécessité de construire un nouveau canal interocéanique en Amérique centrale. Mais qu'en est-il réellement du commerce international aujourd'hui ?

Le transport maritime a toujours été avantageux par rapport au transport terrestre qui nécessite de lourdes infrastructures. Les navires peuvent parcourir de longues distances à bas coût en raison de leur faible consommation, et sans obstacle. Les flux du commerce international des

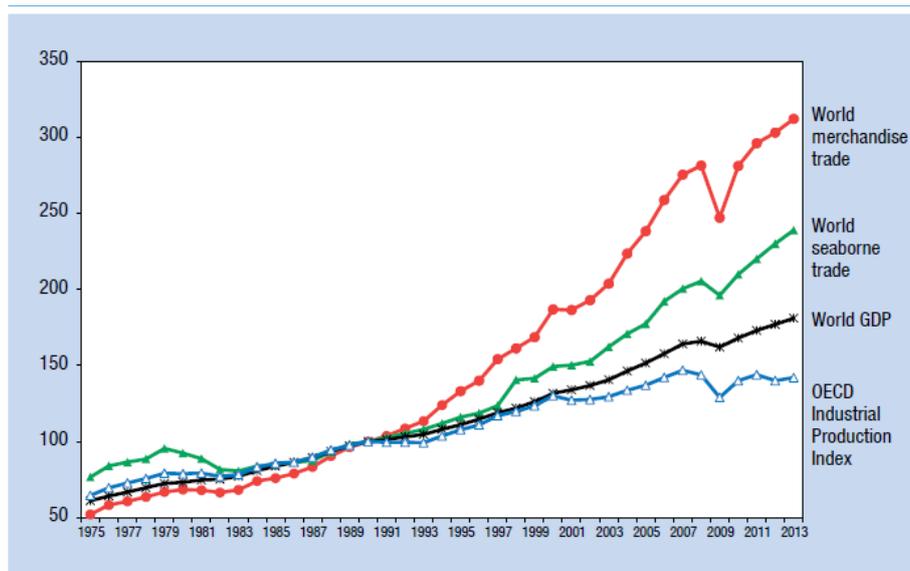
---

<sup>9</sup> « D'un autre côté le commerce mondial augmente ainsi que la nécessité de transporter des marchandises, importées ou exportées, et dans le même temps il faut réduire le temps de transport, réduire les coûts, la contamination environnementale. Ainsi le canal permettrait le transport par de plus grands bateaux. Il y a un double effet de réduction des coûts parce que la route sera plus courte et plus économique. Transporter la marchandise dans de grands bateaux. Il y a une logique mondiale économique, politique et sociale qui le demande. » Telémaco Talavera, porte-parole de la Commission du Grand Canal (cf. Annexe 1).

pays exportateurs vers les pays importateurs créent les routes maritimes par rapport à l'organisation des continents et aux points de passage comme les détroits ou les canaux. Aujourd'hui, il existe deux canaux interocéaniques : le canal de Suez (opérationnel en 1869) et le canal de Panama (opérationnel en 1914).

« Aujourd'hui, les systèmes de production et de distribution sont dépendants du transport maritime » (Frémont, 2015). Selon l'Etude des transports maritimes en 2013 de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED), 80% du volume de marchandises passant dans les flux du commerce international est transporté par voie maritime, donnant une importance stratégique et économique majeure aux transports maritimes, aux routes maritimes et au contrôle des ports internationaux. Pour reprendre l'expression d'Antoine Frémont, le transport maritime est devenu l'épine dorsale de la mondialisation. En 2012, le commerce maritime international a, pour la première fois, dépassé la barre des 9 milliards de tonnes contre 1 milliards en 1960, notamment grâce à la demande intérieure chinoise croissante et au développement des échanges entre les pays d'Asie et le commerce Sud-Sud. En effet, la Chine contribue sensiblement à la croissance du commerce maritime depuis plusieurs années, grâce à son volume d'importations toujours plus important.

Figure 10 : The OECD (Organisation for Economic Cooperation and Development) Industrial Production Index and indices for the world : Gross domestic product, merchandise trade and seaborne shipments, 1975-2013



Source: UNCTAD secretariat on the basis of OECD *Main Economic Indicators*, June 2014; UNCTAD, *Trade and Development Report 2014*; UNCTAD *Review of Maritime Transport*, various issues; WTO, appendix tables, table A1a; WTO press release 721, 14 April 2014, World trade 2013, prospects for 2014.

Bien que la crise de 2008-2009 ait eu un impact sur la demande, le commerce mondial ne cesse d'augmenter. L'augmentation de la population et le développement d'une classe moyenne de consommateurs en Chine et en Inde notamment, maintiennent la tendance croissante de la demande mondiale. Selon la CNUCED, le commerce maritime mondial a augmenté de 3,8% en 2013 contre 7,6% en 2011. Il continue donc d'augmenter mais autrement plus lentement que depuis la fin du 20<sup>ème</sup> siècle. De même, depuis 2012, le cycle le plus dynamique de l'histoire en matière de construction navale a pris fin, mais dans le même temps on a vu l'émergence de navires plus grands, les post-panamax<sup>10</sup>, permettant de réduire les coûts de transport tout en transportant plus de marchandises. Pour permettre leur passage, le canal de Panama et le canal de Suez ont entrepris des travaux d'élargissement qui devraient se terminer en 2015. Mais il existe quelques rares navires, notamment chinois, qui dépassent déjà les dimensions du canal de Panama. En effet, les plus gros bateaux qui pourront passer par Panama transporteront maximum 12 000 conteneurs, alors que le canal du Nicaragua pourrait permettre à des bateaux chargés de 18 000 conteneurs de traverser l'isthme.

Selon l'Etude des transports maritimes de 2013 de la CNUCED, l'avenir du commerce maritime mondial dépendra de plusieurs tendances telles que :

- la poursuite de l'impact négatif de la crise de 2008-2009 sur la demande,
- les changements affectant la structure de la production mondiale,
- les aspects démographiques (augmentation de la population, vieillissement),
- l'arrivée de méta-porte-conteneurs et autres progrès techniques dans le secteur des transports,
- les changements climatiques.

En effet, la route de l'Arctique promet d'être de plus en plus exploitée dans un avenir proche. Le réchauffement du Pôle Nord permet déjà le passage de certains bateaux pendant une période plus ou moins courte chaque année. Mais à court terme, cette nouvelle route maritime du Nord pourra être empruntée sur des périodes annuelles toujours plus longues et fera beaucoup de concurrence au canal de l'isthme centroaméricain. En effet, un trajet en bateau

---

<sup>10</sup> Les bateaux dit post-panamax sont de plus grande taille que la classe panamax, qui ont la dimension maximum pour emprunter le canal de Panama.

de Shanghai à New York prend 25 jours par le canal de Panama et seulement 12 jours par la route du Nord.

La Commission du Grand Canal et l'entreprise HKND parlent d'un commerce mondial qui augmente, de la nécessité de réduire la durée de transport pour réduire les coûts et la pollution de l'environnement. Il insiste sur l'idée que permettre à des bateaux plus grands de traverser l'isthme, grâce au canal du Nicaragua répond à ces objectifs, mais ceux-là sont encore peu nombreux, et dès que la route arctique sera ouverte, ils n'auront plus besoin du canal de Nicaragua.

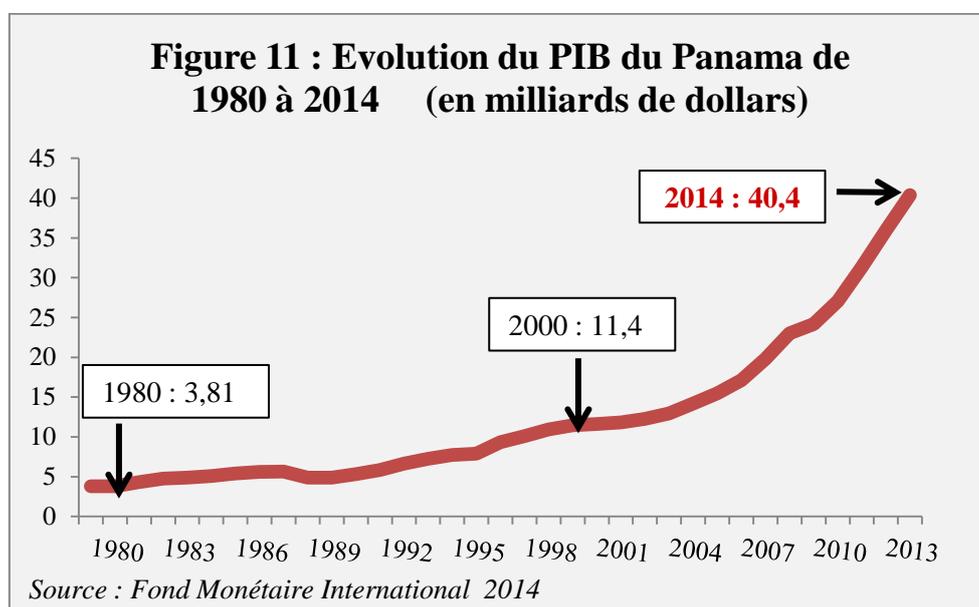
Le commerce maritime mondial poursuit sa croissance mais sur un rythme beaucoup moins soutenu que ces dernières décennies. Considérant l'évolution de l'organisation du transport maritime mondial, y-a-t-il un réel besoin d'un nouveau canal interocéanique en Amérique centrale? Au vu de la croissance du commerce maritime international, il paraît peu probable qu'il y ait un besoin immédiat.

## 1.2 Le canal du Nicaragua : un projet non viable ?

Les tendances du commerce maritime mondial ne sont donc pas vraiment favorables à la création d'un nouveau canal interocéanique en Amérique centrale. Bien sûr, le canal du Nicaragua est prévu pour permettre l'accès à des navires encore plus gros que les post-panamax, mais combien de temps faudra-t-il pour rentabiliser l'investissement ?

Le canal du Nicaragua fait partie des projets les plus chers de l'Histoire. Officiellement il faudrait y investir 50 milliards de dollars américains. 5% du commerce maritime mondial transite par le canal de Panama qui est depuis déjà quelques décennies complètement saturé. Pour répondre à la demande croissante en quantité de bateaux mais aussi pour répondre à l'agrandissement des porte-conteneurs, le canal de Panama a investi dans son élargissement qui devrait se terminer en 2015. Les nouveaux bateaux qui ne peuvent aujourd'hui l'emprunter, les post-panamax pourront alors emprunter le canal de Panama. Mais avant même que le chantier ne soit terminé, des porte-conteneurs encore plus gros sont mis à l'eau.

Le canal du Nicaragua serait pensé pour ces bateaux et permettrait aussi de désengorger le canal de Panama. Rappelons que ce dernier, inauguré en 1914, a coûté 6 milliards de dollars et n'a été rentabilisé que dans les années 60 alors combien faudra-t-il d'années pour rentabiliser le canal du Nicaragua ? De plus, le Panama n'a réellement bénéficié de son canal que lorsque les Etats-Unis le leur ont « rendu ». En effet, lorsqu'on considère le PIB du Panama, on voit que le Panama n'a bénéficié d'une forte croissance économique qu'à partir de l'année 2000, date à laquelle les Etats-Unis ont transféré tous leurs droits au gouvernement panaméen. Depuis, selon les données du Fonds Monétaire International, leur PIB a été multiplié par 4 comme le montre le tableau ci-dessous.



Selon un calcul indépendant du budget du canal, réalisé par Oscar René Vargas, un sociologue, homme politique, économiste et écrivain nicaraguayen, à partir de la liste officielle des matériaux nécessaires à la construction, le budget réel serait estimé à 90 milliards de dollars ce qui est autrement plus important et rend encore plus douteux le fait qu'un entrepreneur privé puisse investir une telle somme dans un projet que la communauté internationale considère comme non rentable.

Au sujet des moyens techniques mis en œuvre pour construire le canal, s'il faut préciser qu'ils sont onéreux et complexes pendant le chantier de construction, l'entretien nécessaire lorsque l'infrastructure sera opérationnelle le sera tout autant. En effet, le plus grand défi concerne le lac Nicaragua, peu profond, et n'atteignant les 30 m requis qu'au centre du lac, sur une surface restreinte. L'entreprise HKND prévoit de le draguer, de creuser une tranchée au fond

du lac pour permettre aux bateaux de passer, mais lorsque le canal sera opérationnel, il faudra entretenir cette tranchée et draguer tous les sédiments remués par les bateaux et qui inexorablement combleront la tranchée. Le canal nécessitera donc un entretien coûteux même après sa construction.

La communauté internationale s'accorde sur le fait que ce canal ne sera pas rentable. Le 21 juin 2013, le site d'information l'Atlantico publie un article sur le sujet. Il y est écrit que l'initiative ne répond pas aux critères habituels de rentabilité des financements de projets : *« le coût est très élevé et reste susceptible d'être révisé à la hausse ; le trafic effectif est problématique car le Canal de Panama est engagé lui-même dans une réfection lui permettant d'accueillir lui aussi des navires de gros calibre ; au total le montant escompté des péages ne devrait même pas assurer l'amortissement. »* Les spécialistes prévoient que le canal du Nicaragua prendrait 30% du trafic du canal de Panama, lui-même accueillant 5% du trafic maritime international chaque année, dont il récupère 1 milliard de dollars par an. Les pronostics de rentabilité économique et la manière dont est géré le projet, informations relayées par la presse internationale, ne jouent pas en faveur du projet entrepris par l'entreprise chinoise HKND. En effet, le projet de canal au Nicaragua a été signé précipitamment avant même que les études de rentabilité, techniques et environnementales n'aient été présentées. Les porte-paroles de l'institution gouvernementale chargée du projet, la Commission du Grand Canal, Telémaco Talavera et Paul Oquist, font le tour du monde pour faire connaître le projet et convaincre les investisseurs afin de récolter les 50 milliards de dollars nécessaires mais jusqu'ici, il semble que seuls quelques dizaines de millions aient été récoltés.

La réputation du projet et les tendances actuelles et à venir du commerce maritime international ne jouent donc pas en faveur du projet. Le monde entier est sceptique sur la véracité et le sérieux de ce projet qui est mal préparé et qui paraît comme une folie de plus d'un président connu pour ses projets qui n'aboutissent jamais. Les circonstances montrent donc que non seulement le projet n'est pas rentable, mais également qu'il est peu probable que l'entreprise HKND réussisse à obtenir tous les fonds nécessaires à la construction d'une telle infrastructure.

Le projet du grand canal n'est donc ni rentable ni viable. A l'échelle d'une entreprise, un tel dessein n'est pas rentable car les gains de retour sur investissement n'arriveront pas avant des décennies. Mais qu'en est-il à l'échelle d'un Etat ? La position de la Chine vis-à-vis de ce projet n'est pas claire, alors se pourrait-il que le gouvernement chinois soit en réalité derrière ce projet ?

## **2. Le canal du Nicaragua : une manne économique et géopolitique pour la Chine**

Le gouvernement chinois développe des stratégies pensées sur le long terme. A l'échelle d'un Etat, le résultat d'investissements peut, dans certains cas, se faire attendre. La Chine a, à plusieurs reprises, nié une quelconque implication dans ce projet, mais certains arguments et coïncidences permettent d'en douter, d'autant plus que la Chine aurait beaucoup d'intérêts, notamment économiques et géopolitiques, dans la possession d'un canal interocéanique en Amérique centrale.

### 2.1 L'entreprise HKND : un pion du gouvernement chinois ?

Lorsqu'on demande à Telémaco Talavera si l'investisseur Wang Jing et ses entreprises ont un lien avec le gouvernement chinois, il répond « *ça c'est le domaine politique, moi je n'y connais rien* »<sup>11</sup>

Quelle est cette entreprise inconnue, gérée par un inconnu, qui prétend construire le canal interocéanique du Nicaragua ? Le mystère autour de cette jeune entreprise et de son propriétaire, spécialisée dans les télécoms nourrit le scepticisme international quant à l'aboutissement du projet. Comment un homme d'affaire qui n'a jamais travaillé dans le domaine de la construction pourrait mener à terme un projet de cette taille ? L'hypothèse que l'entreprise ne soit qu'une façade se pose. Une façade qui cacherait quoi ? Le gouvernement chinois serait un bon candidat. Pourrait-il entreprendre le projet de canal interocéanique ? Certains investigateurs ont essayé d'y voir plus clair en réfléchissant et en menant une

---

<sup>11</sup> Dossier Confidencial, "La telaraña de Wang Jing", Janvier 2015

enquête d'ampleur internationale. Au Nicaragua, l'idée que la Chine puisse être le marionnettiste est peu envisagée. Comme le discours officiel réfute tout lien entre le gouvernement chinois et le projet de canal interocéanique, l'opinion a tendance à croire que l'entreprise HKND est indépendante. Mais pourtant, des spécialistes et journalistes ont développé différentes théories. A l'échelle régionale et nationale, des journalistes comme Carlos F. Chamorro ou Octavio Enriquez, se sont intéressés à l'entreprise HKND et à Wang Jing. Le reportage qui en est ressorti a été réalisé dans le cadre de l'initiative pour le journalisme d'investigation aux Amériques, du Centre International pour les journalistes en alliance avec Connectas qui est une plateforme pour l'innovation journalistique en Amérique.

Wang Jing apparaît comme un homme inconnu et énigmatique, ce qui participe de beaucoup à la réputation de l'entreprise et à celle du projet de canal, d'où l'intérêt médiatique international limité pour celui-ci. Nul n'a la moindre idée du pouvoir politique et économique que détient cet homme, aussi inconnu en Chine qu'au Nicaragua. En cherchant des informations à Managua, à Pékin et à Washington, on apprend qu'il a mis en place un réseau de 21 entreprises dont 15 sont directement liées à l'entreprise HKND (Hong- Kong Nicaraguan Development). Les autres concernent l'investissement dans l'aviation, l'agriculture, la culture, le sport et la technologie. Sur les 15 entreprises, 5 sont localisées dans les Iles Caïmans, une à Hong Kong, sept aux Pays-Bas, une au Nicaragua et la plus importante à Pékin. Elles ont toutes été créées depuis 2012 avec un capital maximum de 50 000 dollars. Ce grand réseau d'entreprises internationales dresse une sorte de rempart à toute poursuite judiciaire car il entraînerait une procédure longue et difficile, dans le cas du canal interocéanique compris.

D'autre part, il s'avère que HKND a vendu des actions à une autre entreprise de Wang Jing qui, elle, est enregistrée à Pékin. Il s'agit de l'entreprise de télécommunication Xinwei<sup>12</sup> qu'il présente comme sans lien avec le gouvernement chinois ni avec les autres entreprises qu'il a lui-même créées. Wang Jing nie tout lien professionnel aussi bien que personnel avec le gouvernement chinois. Pourtant cette entreprise a pour clients plusieurs centaines de millions de chinois utilisant des téléphones portables, mais également le gouvernement chinois, de par leurs projets en télécommunication. De plus, une autre entreprise, nommée Beijing Dayang

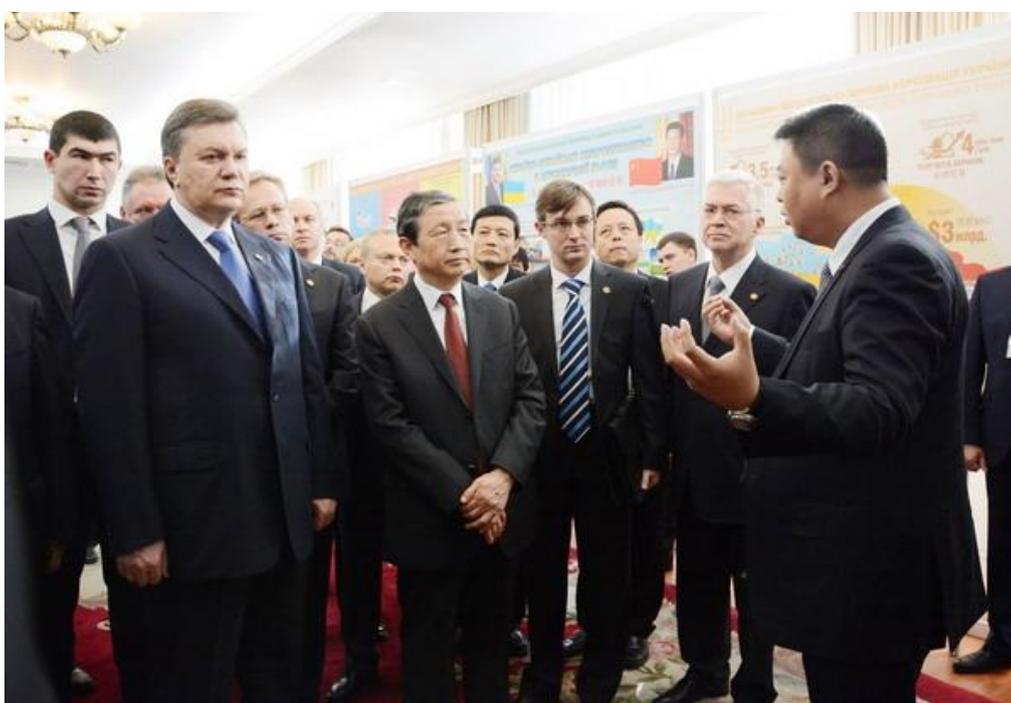
---

<sup>12</sup> Xinwei signifie en chinois "pouvoir de l'information". Cette entreprise a été créée en 1995 dans la province du Chongqing. Wang Jing en est le président depuis 2011.

New River Investment Management Ltd., également dirigée par Wang Jing a reçu 10 000 actions de HK Nicaragua Canal Development Investment Co Limited, une entreprise affiliée à HKND.

Or, la première, enregistrée à Pékin, est liée à des concessions et des contrats pour construire un port en eaux profondes en Crimée, dont la révélation publique coïncide avec une entrevue entre Xi Jinping et Viktor Ianoukovytch, ancien président de l'Ukraine. Dans la photo ci-après, on voit Viktor Ianoukovytch au premier plan à gauche et Wang Jing au premier plan à droite lors d'une rencontre à Pékin le 5 décembre 2013.

Figure 12 : Wang Jing en compagnie de Viktor Ianoukovytch à Pékin le 5 décembre 2013



Source : Site internet de Xinwei - <http://www.xinwei.com.cn/>

Six mois plus tard, le 7 juillet 2014, Daniel Ortega (à gauche) et Wang Jing (à droite) signent le contrat du projet de canal interocéanique.

Figure 13 : Wang Jing et Daniel Ortega signent le contrat du canal interocéanique le 7 juillet 2014 à Managua



Source : *theguardian.com*

De plus, des liens sont établis entre l'entreprise Xinwei et le réseau militaire chinois. En effet, ces derniers ont signé des contrats de vente avec le Département Général de l'Armement et la Commission gouvernementale des sciences et technologies. Ces contrats concerneraient des systèmes de navigation satellites qui seraient équivalents à ceux que possèdent les Etats-Unis, réduisant encore leur dépendance envers ces derniers.<sup>13</sup>

Au Nicaragua, Wang Jing est représenté par le bureau Taboada et Associés. Eux-mêmes n'ont jamais vu le mystérieux entrepreneur et refusent de parler du projet car « ils ne peuvent parler sur ce sujet car ce travail leur a été confié par Kirkland & Ellis »<sup>14</sup>, l'une des plus grandes sociétés de conseils juridiques au monde, dont le siège est à Chicago. Ajoutons que le projet de canal interocéanique est entouré de plusieurs entreprises de niveau international telles que celle-ci, ce qui laisse penser que ce projet n'est pas une simple aventure.

En 2012, alors que le projet de canal n'en était qu'à ses prémises, le Ministère du Commerce chinois recommandait aux entreprises chinoises de ne pas participer au projet de Grand

<sup>13</sup> Dossier Confidencial, "La telaraña de Wang Jing", janvier 2015

<sup>14</sup> Dossier Confidencial, "La telaraña de Wang Jing", janvier 2015

Canal<sup>15</sup>. Cependant, les entreprises gouvernementales comme la Chine Railway Company, la Civil Aviation Engineering Consulting Company entre autres, n'ont pas suivi ces recommandations et se sont engagées dans la construction du canal et des sous-projets.

L'intérêt pour la Chine d'encourager les partenariats public-privé à l'étranger, c'est-à-dire de mettre en avant une entreprise privée pour un tel projet, est d'engager une procédure discrète et prudente vis-à-vis de tensions politiques ou de rapports de force géopolitique. De même, la Chine évite toute pression nocive sur son image à l'échelle internationale, suffisamment mise à mal pour son manque de respect par rapport à l'environnement ou aux conditions de travail. Ainsi, en laissant s'installer un doute sur le sérieux et la faisabilité du projet, le gouvernement chinois ne se compromet pas, évite des tensions qui surviendraient immédiatement dans le cas où la Chine envisagerait publiquement un tel projet. De cette manière, restant observateur de la réaction des Etats-Unis, le gouvernement chinois peut y adapter son comportement. Evan Ellis, analyste des enjeux économiques, politiques, sécuritaires en Amérique latine et spécialiste des relations avec la Chine, insiste sur le fait que les chinois ne peuvent pas arriver en grande pompe dans un pays avec leurs projets. Ils vont au contraire permettre à des entreprises privées chinoises de prendre l'initiative, ainsi, si les choses tournent mal, le gouvernement chinois ne sera pas inquiet. En revanche, si le projet avance bien, le gouvernement sort de l'ombre. Evan Ellis pense que *« c'est quasiment impossible d'imaginer un projet de cette ampleur, avec ce niveau de communication stratégique, qu'il ait été monté sans coordination initiale avec le président antérieur Hu Jintao et ensuite avec le président actuel Xi Jinping »*<sup>16</sup>.

Mais d'autres analystes américains comme Margaret Myers, directrice du Programme du dialogue interaméricain pour la Chine et l'Amérique latine pense que le projet du canal est une initiative privée liée à une « visite désinvolte » entre Wang Jing et Laureano Ortega, le fils du président Ortega. Elle insiste sur le fait que comme tout milliardaire chinois, c'est évident qu'il connaît des personnalités politiques du pays. De plus, en écoutant les discours de Wang Jing, elle est convaincue qu'il est - selon ses propres termes - égoïste et qu'il veut être à l'origine d'un tel projet pour devenir célèbre, notamment lorsqu'il a déclaré qu'il veut « marquer l'histoire ».

---

<sup>15</sup> Santiago Villa, journaliste Confidencial

<sup>16</sup> Dossier Confidencial, "La telaraña de Wang Jing", janvier 2015

Le gouvernement chinois est-il l'entrepreneur du canal interocéanique du Nicaragua à travers l'entreprise HKND ? Il est difficile de répondre à cette question. Mais pour envisager le fait que la Chine est actrice de ce projet, il est nécessaire de connaître et de comprendre les intérêts que rapporterait un canal interocéanique chinois en Amérique centrale.

## 2.2 La Chine dans la « chasse-gardée » des Etats-Unis

*« Jamais l'appropriation des espaces maritimes n'a été aussi forte. Jamais les enjeux auxquels ils sont confrontés n'ont été aussi complexes et multiples. Vecteurs de la mondialisation, les espaces maritimes sont aussi au cœur d'enjeux globaux. »* Antoine Frémont, Géographie des espaces maritimes, Documentation photographique, mars-avril 2015

L'espace maritime porte des enjeux économiques et commerciaux mais aussi stratégiques et militaires. Etre une puissance mondiale c'est être une puissance maritime. Alfred Mahan, historien et stratège naval américain du 19<sup>ème</sup> siècle, développe l'idée selon laquelle tout pays qui souhaite devenir une puissance navale, doit détenir des positions et des points d'appui à partir desquels il pourra déployer facilement ses flottes.

Les données historiques rapportent qu'avant la révolution industrielle survenue en Europe au 19<sup>ème</sup> siècle, la Chine était la première puissance mondiale. Depuis une vingtaine d'années et après deux siècles d'absence d'influence à l'échelle mondiale, la Chine cherche à retrouver sa splendeur et sa puissance d'antan. Maintenant que la Chine a retrouvé sa grandeur économique, elle cherche à accroître sa puissance à l'échelle internationale. Tout d'abord, pour poursuivre ou du moins maintenir son niveau de croissance mais aussi pour s'imposer à l'échelle internationale et plus seulement au niveau économique. Pour cela, elle développe une politique extérieure qui vise à implanter sa puissance économique et commerciale dans le monde entier en développant des partenariats commerciaux et en investissant et conduisant des projets d'infrastructures avec différents pays. Dans le cas du canal du Nicaragua et des sous-projets, l'implantation de ces services aura pour conséquence l'affluence d'investissements chinois au Nicaragua et plus largement en Amérique latine. Grâce à son pouvoir économique et industriel, l'influence chinoise y a progressé rapidement ces dernières années. Bien que les Etats-Unis restent le principal partenaire commercial de la région avec

des échanges de 843 milliards de dollars en 2012, la Chine tend à devenir un concurrent de taille. Ses échanges timides avec l'Amérique latine sont passés de 10 milliards de dollars en 2000 à 257 milliards de dollars en 2013. Tout en développant son partenariat économique et commercial avec l'Amérique latine, la Chine accroît son influence de l'autre côté du Pacifique.

D'autre part, la Chine cherche à réduire sa vulnérabilité par rapport aux voies commerciales. A ce sujet, la première revendication de la Chine concerne la mer de Chine qui est un espace stratégique en raison de son ouverture sur le Pacifique mais également pour ses ressources en hydrocarbures. L'accès à la haute mer sans contrainte de voisinage, la maîtrise de routes maritimes qui mènent à ses ports et disposer de ressources maritimes supplémentaires sont tout autant déterminants pour la Chine. Les prétentions de la Chine sur ce sujet impliquent également les Etats-Unis qui veulent contenir la puissance grandissante de celle-ci qui les inquiète, et qui en fait leur plus grande préoccupation stratégique. De fait, depuis le milieu des années 2000, ils ont engagé une lutte d'influence contre la Chine en Asie du Sud-Est pour que de nouveaux alliés s'ajoutent au Japon et à la Corée du Sud. D'un point de vue économique, ils ont créé le traité transpacifique de libre-échange. Une nouvelle base militaire américaine devrait être installée aux Philippines à proximité des îles Spratleys en 2016, îles disputées entre la Chine, Taiwan, le Vietnam, la Malaisie, Brunei et les Philippines. Face à l'offensive américaine en Asie Pacifique et surtout en mer de Chine, le géant asiatique poursuit ses objectifs de l'autre côté du Pacifique. Selon Oscar René Vargas, on peut considérer que la mer de Chine est à la Chine ce que la mer des Caraïbes est aux Etats-Unis. Aussi, s'implanter en Amérique centrale, la chasse gardée des Etats-Unis peut aussi être un moyen de pression pour contrebalancer l'influence américaine dans le Pacifique.

Mais la Chine modernise sa force militaire ce qui, à terme, remettra en cause l'invulnérabilité militaire actuelle des Etats-Unis. En effet, ils sont les seuls capables d'intervenir à tout moment sur toute la planète. Ils ont des bases navales sur les cinq continents mais la répartition de sa flotte évolue en fonction des enjeux géopolitiques. Depuis la fin de la guerre froide, ils ont déplacé la majorité de leur arsenal militaire de l'Atlantique vers le Pacifique considérant que le premier océan est devenu une zone peu dangereuse, en comparaison avec l'Asie du Sud-Est qui s'est développée rapidement. A l'inverse de la tendance globale, le budget accordé à la défense en Chine a augmenté considérablement ces dernières années,

entraînant une vulnérabilité grandissante du côté américain face un arsenal chinois en plein essor. A terme, la Chine peut devenir plus puissante que les Etats-Unis au niveau militaire. Les nouveaux rapports de force permettront à la Chine de s'implanter en Amérique centrale sans crainte de représailles américaines, alors qu'aujourd'hui, les Etats-Unis auraient les capacités de les en empêcher. Maintenant que la concession est acquise, la Chine peut attendre que la situation leur soit plus propice pour lancer la construction du canal. Sachant qu'ils estiment que cinq ans seulement sont nécessaires à la construction du canal, il pourra être réalisé rapidement lorsqu'ils le pourront. Car il est certain qu'aujourd'hui, les Etats-Unis sont capables d'empêcher ce dessein. Si le canal aboutit, le canal permettrait le passage de navires de guerre chinois, ce qui est impossible par le canal de Panama.

Le projet de canal du Nicaragua pourrait faire partie d'un plan de développement et de sécurisation des voies et échanges commerciaux chinois. Pour réduire sa vulnérabilité sur ces voies, la Chine a notamment développé la stratégie du collier de perles qui consiste en rachat ou location d'installations portuaires ou aériennes échelonnées. Pour cela, la Chine travaille actuellement au développement de nouvelles routes comme la route de la soie, de l'Empire du Milieu à la Russie et/ou à la Grèce ou des routes vers l'Inde et le Pakistan où elle construit des ports pour avoir accès à l'Océan Indien sans passer par le détroit de Malacca. La construction d'un canal interocéanique au Nicaragua serait un enjeu économique important pour la Chine car son commerce maritime ne dépendrait plus du canal de Panama sous influence américaine.

De nombreux géographes, géopoliticiens et stratèges ont affirmé que celui qui contrôlerait un passage dans l'isthme centroaméricain serait le maître du monde. En outre, de nombreux historiens associent l'ère des Etats-Unis en tant que première puissance mondiale à partir de l'ouverture du canal de Panama en 1914.

De fait, au cours de l'histoire, on a vu que les Etats-Unis ont toujours gardé leur mainmise sur cette région notamment pour préserver leurs intérêts concernant le canal de Panama mais aussi pour assurer leur sécurité. On se rappellera notamment de la crise des missiles à Cuba en octobre 1962.

La Chine s'appuie sur une stratégie différente du monde occidental que l'on compare souvent à la stratégie du jeu des échecs dont l'objectif est d'anéantir l'adversaire. En Chine, c'est sur un autre jeu de stratégie que se base ses relations et stratégies internationales : le jeu de go. L'objectif de celui-ci est d'encercler l'adversaire pour l'empêcher de croître dans tous les sens du terme. En élargissant et en multipliant des accords dans le monde entier, la Chine cherche à protéger et à multiplier ses intérêts et ses investissements, mais aussi à augmenter son influence et son potentiel stratégique jusqu'aux portes des Etats-Unis dans le but d'accroître sa puissance ou du moins, d'imposer un système multipolaire.

### 2.3 Un nouveau canal interocéanique pour approvisionner la Chine en pétrole

La Chine s'est développée rapidement grâce à son industrie d'exportation. Pour maintenir son rythme et sa croissance actuelle, la Chine doit chercher de nouveaux marchés et en faciliter leurs accès. Pour cela, la Chine cherche à approfondir ses relations avec les pays émergents et en développement. On l'a vu notamment avec la création des BRICS qui regroupent le Brésil, la Russie, l'Inde, la Chine et l'Afrique du Sud. Par ce biais, elle veut élargir son marché mais également s'approvisionner en matières premières, dont elle a de plus en plus besoin de manière diversifiée pour éviter une relation dépendante et donc vulnérable envers un fournisseur en particulier.

L'intérêt majeur que la Chine pourrait développer grâce à un canal ou à un oléoduc en Amérique centrale, est l'importation de pétrole en provenance du Venezuela, qui, comme le Nicaragua, s'oppose à l'impérialisme américain et de fait est intéressé par un partenariat approfondi avec la Chine. En effet, actuellement cette dernière importe 30% du pétrole qu'elle consomme. Mais selon l'Agence Internationale de l'Energie, le volume importé s'élèvera à 85% d'ici 2030. La Chine est donc dans une situation d'urgence : elle doit rapidement assurer son approvisionnement futur. La vulnérabilité grandissante liée à ce besoin vis-à-vis du pétrole et de ses fournisseurs explique les stratégies employées et les actions menées par la Chine. En effet, elle doit multiplier ses partenaires, pour cela elle se rapproche de pays fournisseurs comme le Venezuela ou la Russie. Par ailleurs, elle doit moderniser sa flotte pour deux raisons. D'abord pour assurer le transport du pétrole. En effet, selon l'Administration d'information de l'énergie des Etats-Unis, avec 90 millions de barils produits chaque jour

dans le monde, la moitié est transportée par la voie maritime. Ensuite, une flotte moderne permet d'avoir plus de contrôle sur les routes maritimes. Ce qui mène au deuxième avantage pour la Chine de construire un canal interocéanique au Nicaragua. Car non seulement le canal de Nicaragua permet à la Chine un passage qui facilite l'importation de pétrole du Venezuela vers l'Asie mais il permet à la Chine de contrôler cette route maritime stratégique dans l'isthme américain éradiquant toute vulnérabilité. Cette stratégie dont l'objectif serait de pouvoir éviter le canal de Panama, suit le même raisonnement que la stratégie du collier de perles qui vise à éviter le détroit de Malacca.

De plus, après le Venezuela qui est connu pour détenir la plus grande réserve de pétrole mondiale, devant l'Arabie Saoudite, selon l'Institut Français du Pétrole, de récentes découvertes dans le Golfe du Mexique et au large du Brésil ouvrent des possibilités d'exploitation en offshore profond. Les progrès technologiques permettant de puiser aussi profond, le canal du Nicaragua permettrait à la Chine un accès facile au pétrole du Venezuela, du Brésil, et du Golfe du Mexique.

D'autre part, selon l'étude des transports maritimes de 2013 de la CNUCED, la Chine fabrique près de 40% des nouveaux bateaux et notamment de taille supérieure aux post-panamax, et qui ne pourront pas emprunter le canal de Panama. Pour ces bateaux, la construction d'un canal interocéanique faciliterait l'accès à la côte Est de l'Amérique latine qui est un nouveau marché de la Chine. Ce canal permettrait à des navires trop grands pour passer par le canal de Panama de traverser l'isthme au lieu de passer par le Cap Horn et de réduire les ruptures de charges imposées par l'absence de liaisons directes. Il serait donc doublement économique pour les entreprises chinoises car il aurait la capacité de faire transiter de gros navires et de raccourcir le transport de ces derniers. Sans compter, que comme pour le canal de Panama où il y a des tarifs préférentiels et une priorité pour les bateaux étatsuniens, il en sera probablement de même pour les bateaux chinois.

Du coup, si la Chine est derrière ce projet, c'est un projet rentable et faisable mais également très intéressant d'un point de vue stratégique et économique. Etant donné que la concession est acquise pour une durée illimitée, rien ne presse. Mais il y a également des arguments qui réfutent cette hypothèse et qui placent l'entreprise HKND comme un

investisseur privé indépendant. Tout d'abord c'est le discours officiel : la Chine n'a rien à voir avec le projet de canal interocéanique. C'est également le discours de l'entreprise HKND, du gouvernement nicaraguayen et du gouvernement chinois. Mais il y a aussi de nombreux arguments qui laissent à penser le contraire comme les liens entre les entreprises de Wang Jing et le gouvernement, les nombreux intérêts que la Chine aurait à développer un canal en Amérique centrale. Mais, si l'Etat chinois n'est pas lié à ce projet, quelles sont les réelles motivations de l'entreprise ? S'il est certain que la construction d'un canal interocéanique n'apporterait aucun bénéfice, alors pourquoi signer une telle concession ? Serait-il possible que ce soit dans un autre but ? Il faut rappeler que les textes juridiques n'exigent pas la réalisation d'un canal interocéanique pour que la concession soit toujours valable. Cela laisse donc la possibilité à l'entreprise HKND de faire n'importe quel autre projet sur le territoire de la concession, et au Nicaragua en général. Serait-il possible que le projet du canal interocéanique ne soit qu'un prétexte pour acquérir des terres et faire un autre projet ? Alors qu'est ce qui peut être intéressant au Nicaragua d'un point de vue économique pour un investisseur chinois ?

### **3. Les potentiels économiques pour des investisseurs chinois au Nicaragua**

Le territoire de la route du canal qui est déjà acquis et le Nicaragua en général possèdent beaucoup de ressources susceptibles d'intéresser un entrepreneur indépendant quelconque mais en particulier chinois. Ces potentiels sont également intéressants pour l'Etat chinois mais ici est développée l'hypothèse selon laquelle l'investisseur est seulement l'entreprise HKND.

#### 3.1 L'agriculture

##### 3.1.1 Un enjeu d'approvisionnement

La Chine fait face à un enjeu agricole majeur. Elle représente 21% de la population mondiale et possède seulement 7% de l'ensemble des terres arables grignotées par l'urbanisation. En effet, la plupart des territoires chinois sont en réalité de hauts plateaux ou des régions arides. De fait, la Chine est pauvre en ressource hydrique alors que son agriculture dépend majoritairement de l'irrigation. Le niveau de vie des chinois s'améliore chaque année,

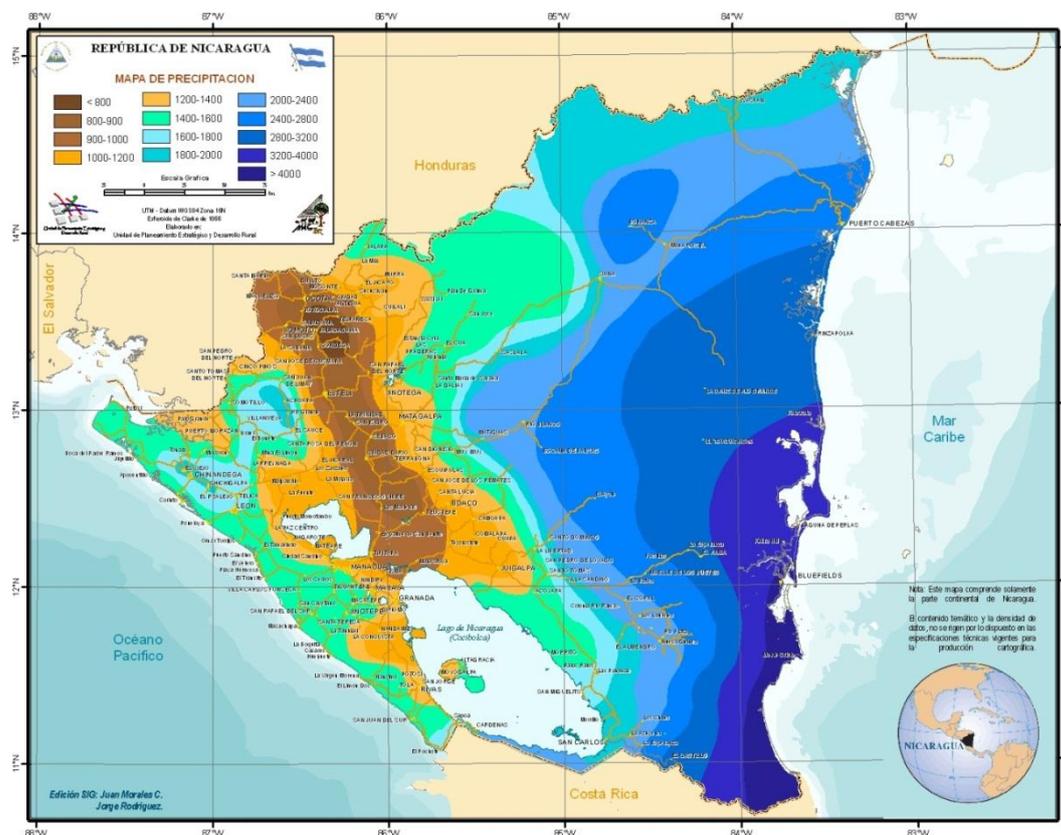
entraînant une évolution des habitudes alimentaires et des modes de production. Par exemple, la consommation d'huile par habitant est passée de 12,5kg en 2000 à 19kg en 2010, augmentation similaire à la consommation de viande. De fait, le besoin de nourriture destinée à l'élevage fait que la Chine importe aujourd'hui 60% du soja échangé sur les marchés mondiaux. Marquée par une histoire ponctuée de famine, la Chine a toujours cherché l'autosuffisance alimentaire. La dernière famine provoquée par les politiques du Grand Bond en Avant (1958-1961) a instauré l'idée d'une corrélation entre stabilité politique et sécurité alimentaire. Aujourd'hui, la classe moyenne urbaine émergente a diversifié son alimentation et fait exploser la consommation de viande ou de produits de la mer. L'offre de produits alimentaires chinois ne suit pas la demande et l'oblige à se tourner vers l'extérieur tout en investissant et développant le secteur agricole et agro-alimentaire chinois afin d'être auto-insuffisant dans le secteur céréalier. De plus, avec de nombreux scandales alimentaires, la Chine doit revoir les normes sanitaires de son système agricole et alimentaire. De par son histoire, la Chine doit donc assurer un approvisionnement alimentaire qui garantit la stabilité du pays. Longtemps pays exportateur, la balance commerciale de la Chine a basculé dans le négatif au début des années 2000. De fait, non seulement la Chine subit une augmentation de sa dépendance alimentaire mais aussi vis-à-vis des cours mondiaux. Pour remédier à ces problèmes, la Chine a réfléchi à diverses solutions. L'une d'entre elles est nationale et vise à réorganiser le système agricole par l'innovation et la modernisation. Mais les prévisions concernant l'avenir agricole du pays ne sont pas optimistes. En effet, avec les changements climatiques, les scientifiques prévoient l'aggravation des déficits hydriques et une perte de terres arables à cause du phénomène de désertification. Une autre, le *land-grabbing*, qui est déjà mise en place depuis plusieurs années, consiste en l'accaparement de terres arables à l'étranger. La Chine a mis en pratique cette dernière solution ces dix dernières années en Afrique et Amérique latine notamment. C'est, d'une manière différente, ce qui est en train de se passer au Nicaragua.

### 3.1.2 Le Nicaragua : un pays de lacs et de volcans

*« Tout ce qu'ils ont planifié de la route du canal et des sous-projets est localisé sur les meilleures terres agricoles du Nicaragua, où les sols sont les meilleurs » Roger Guido, agriculteur dans la région de Rivas.*

Le Nicaragua est un pays de presque 130 000 km<sup>2</sup>. La concession admise à l'entreprise HKND représente environ 5600 km<sup>2</sup> soit 5% du territoire. Elle coupe le pays d'Est en Ouest, traversant différents territoires et milieux naturels. La côte, partie ouest de la route du canal, entre la côte Pacifique et le lac du Nicaragua est la plus peuplée et également réputée pour être le grenier du Nicaragua dit « développé », c'est-à-dire tout le long de la côte Pacifique. En effet, c'est une région marquée par une histoire volcanique importante à l'origine du paysage fait de lagunes et de volcans mais également à l'origine de la richesse et de la fertilité des sols. Le climat y est tropical, alternant entre une saison sèche de novembre à mai et une saison humide de mai à octobre, avec des températures autour de 35° toute l'année. L'environnement est donc généralement sec, du moins pendant la moitié de l'année. La proximité du lac Nicaragua, deuxième plus grand lac d'eau douce d'Amérique latine, juste après le lac Titicaca, permet de faire face au stress hydrique résultant des 6 mois de sécheresse grâce à l'irrigation. De l'eau abondante à proximité avec des terres fertiles, un ensoleillement important et des températures chaudes permettent, selon les espèces, des récoltes multiples chaque année.

**Figure 14 : Carte des précipitations annuelles du Nicaragua**



Source : Ministerio Agropecuario (Managua)

Mais il y a également, du fait de la topographie, des sols, de la proximité des cours d'eau, etc., des environnements humides ou montagnards-humides permettant une diversification du potentiel agricole. D'autre part, dans les données officielles, la région de Punta Gorda, sur la côte atlantique est considérée sans potentiel productif, alors que pour les paysans de la région atlantique, ils considèrent justement ce territoire comme le moteur économique de l'Est du pays. Avec ses températures chaudes et ses précipitations toute l'année, l'Est du pays, est aussi une région fertile. De même dans la région de Nueva Guinea, dans le centre Est où il y a peu ou pas d'agriculture, c'est un territoire qui s'est spécialisé dans l'élevage.

Etant donné que le Nicaragua est un pays en développement, on peut supposer que la modernisation ou la mise en place de procédés visant à intensifier les cultures garantirait des rendements très élevés.

Les pressions démographiques et environnementales imposent à la Chine de se tourner vers les marchés extérieurs pour subvenir aux besoins alimentaires de sa population car l'autosuffisance n'est désormais plus possible. Par l'acquisition de terres fertiles sans problème hydrique au Nicaragua, l'entreprise HKND peut envisager le développement de cultures intensives à destination du marché chinois.

### 3.2 Un business touristique prometteur

#### 3.2.1 Le tourisme : un secteur économique d'avenir

Depuis son apparition au 17<sup>ème</sup> siècle, le tourisme s'est largement développé au 20<sup>ème</sup> siècle en Europe. En 2007, 898 millions de personnes ont voyagé hors de leur pays. Alors que les chinois sont autorisés à voyager dans les pays voisins depuis 1983, ce n'est seulement qu'en 1997 que les chinois sont officiellement autorisés à voyager dans des pays tels que le Japon, l'Australie et la Nouvelle-Zélande pour le loisir. Mais il faudra attendre jusqu'en 2004 pour que l'Europe devienne une destination autorisée, et 2009 pour les Etats-Unis. L'ouverture de la Chine, ajoutée à sa croissance économique rapide induisant l'augmentation des revenus et l'émergence progressive d'une classe moyenne, permet à toujours plus de chinois de voyager à l'étranger. En effet, les voyageurs en provenance de Chine ont progressé en moyenne de 22% par an depuis dix ans. En 1995, l'Organisation mondiale du tourisme prévoyait que la Chine émettrait 100 millions de touristes internationaux en 2020, mais elle devrait finalement atteindre ce chiffre bien avant. En 2000, ils étaient responsables de 10 millions de déplacements internationaux par an, en 2012, ce chiffre s'élève à 83 millions selon l'Organisation Mondiale du Tourisme. Leurs dépenses ont augmenté de 120% entre 2011 et 2014, passant de 73 milliards à 163 milliards de dollars américains. Les chinois étant les plus gros dépensiers au monde, ils deviennent une population que chaque pays veut attirer. Une population nombreuse qui s'enrichit, c'est un bel avenir pour les destinations touristiques qu'ils choisiront. Actuellement, les chinois sont adeptes du tourisme de luxe et de la consommation, ce que les spécialistes comparent au « courant touristique » des Trente Glorieuses en Europe. Aussi, selon Benjamin Taunay et Philippe Violier, « *Des observateurs prétendument scientifiques supposent même que lorsque le marché chinois sera arrivé à « maturité », les pratiques chinoises tendront à ressembler à celles des pays touristiquement*

développés. C'est donc l'idée de « l'évolutionnisme » : il y aurait un modèle « universel » du tourisme et toutes les populations tendraient vers celui-ci une fois des étapes franchies, allant du tourisme « débutant » au tourisme dit « culturel ». » (Taunay, Violier, 2012). Le tourisme chinois aurait donc tendance à se diversifier à l'avenir et pourrait être une source de revenus pour toutes les destinations touristiques.

### 3.2.2 Le Nicaragua : un pays préservé à exploiter

Le Nicaragua est un pays en développement encore méconnu qui, comme la Bolivie par exemple, gagne à être connu tant par sa culture que par son environnement naturel. Depuis quelques années, le tourisme s'y développe doucement et depuis peu, de nombreux investisseurs s'installent partout au Nicaragua et plus particulièrement sur la côte du Pacifique, connu pour son climat agréable toute l'année, ses plages splendides et ses spots de surf.

L'environnement est encore largement préservé ce qui attire les touristes en recherche de nature. Le paysage marqué par les volcans et les lacs permet le tourisme sportif de différents niveaux. La côte caraïbe est mise en valeur grâce à ses communautés indigènes et conserve ainsi une culture ancienne et la mer Caraïbe notamment propice aux activités aquatiques telles que la plongée. Le Sud avec le fleuve San Juan permet un tourisme d'aventure mais aussi historique, de l'époque coloniale au début du 20<sup>ème</sup> siècle lorsqu'il était utilisé comme canal interocéanique. Le tourisme historique se retrouve dans les villes coloniales de l'Ouest du Nicaragua avec Granada, Leon et Esteli. Enfin, il ne faut pas oublier le lac Nicaragua et l'île d'Ometepe, et la côte Pacifique pour ses plages. Le territoire, extensible, concédé à l'entreprise HKND, en plus du potentiel agricole, a donc également un potentiel touristique, en particulier dans la partie Est du Nicaragua en raison de son environnement préservé, ses réserves naturelles et sa biodiversité, la culture indigène, les ressources aquatiques et ses sites archéologiques encore inconnus. Dans le projet officiel et non dans la loi 840, l'entreprise et le gouvernement nicaraguayen affirment que dans la liste des sous-projets figurent également des complexes touristiques de luxe, insistant sur le fait que c'est une source de travail et de revenu pour la population. Il est vrai qu'avec un nombre de plus en plus important de touristes annuels et une entreprise chinoise qui veut créer des complexes et des attractions en vue

d'attirer des touristes chinois, le secteur touristique devrait se développer rapidement et profiter des prix bas proposés par un pays comme le Nicaragua.

### 3.3 L'eau : l'or bleu de demain

#### 3.3.1 Un enjeu international

Depuis le début de la deuxième partie du 20<sup>ème</sup> siècle, de nouvelles préoccupations font leur apparition sur la scène internationale. Le changement climatique, la dépendance énergétique, la pénurie des ressources, la croissance démographique et l'eau. L'eau qui est un besoin indispensable à tout organisme vivant. Depuis toujours, l'eau est inégalement répartie sur la planète. Aujourd'hui, elle devient de plus en plus rare à cause directement et indirectement des activités humaines et ce qui reste doit être partagé entre de plus en plus d'individus. Selon Barah Mikail, chercheur à l'institut des relations internationales et stratégiques, la disponibilité en eau douce par habitant chute très rapidement car elle serait de 6000 m<sup>3</sup> par an alors qu'elle était de 17000 m<sup>3</sup> au milieu du 20<sup>ème</sup> siècle<sup>17</sup>. On commence déjà à lister de par le monde des tensions intra-étatiques ou interétatiques liés à l'eau. Parmi les plus connus, il y a celui entre l'Inde et la Chine car cette dernière projette de contourner certains fleuves du Tibet pour réapprovisionner ses fleuves asséchés périodiquement ce qui pose problème à l'Inde notamment concernant le Brahmapoutre. Il est aussi connu que la Californie avec le problème du fleuve Colorado qui n'atteint régulièrement plus son embouchure au Mexique, essuie de nombreuses tensions entre les bénéficiaires à grande majorité en Californie et le Mexique. Il y a également des tensions autour du Nil qui traverse huit pays africains. On a même connu des conflits armés à cause de l'eau dans certaines régions d'Afrique.

#### 3.3.2 Le lac Cocibolca : le puit de l'Amérique centrale

Le Nicaragua possède le 24<sup>ème</sup> plus grand lac du monde. Avec ses 8264 km<sup>2</sup>, le lac Nicaragua ou Cocibolca est le plus grand lac d'eau douce d'Amérique centrale, et deuxième d'Amérique latine après le lac Titicaca (8372 km<sup>2</sup>) à la frontière entre le Pérou et la Bolivie. Actuellement il alimente en eau toutes les communautés qui l'entourent ainsi que quelques grandes villes

---

<sup>17</sup> SALJOUGUI Mathilde, « La première guerre de l'eau ouvrira une boîte de Pandore », Geo.fr, 16/03/2009

comme Granada, San Juan del Sur, Juigalapa et Nueva Guinea. Alors qu'il ne pleut que six mois dans l'année, il est utile pour l'irrigation et la consommation des nicaraguayens. Les épisodes de sécheresse étant de plus en plus fréquents en Amérique centrale, cette réserve d'eau douce représente un avantage stratégique de taille par rapport à ses voisins pour peu que cette ressource soit bien exploitée.

Il peut également représenter une source de richesse si le concessionnaire décide de vendre l'eau qu'il contient à ces voisins centroaméricains par exemple.

Si l'entreprise HKND est indépendante du gouvernement chinois, alors le projet du canal interocéanique n'a jamais pu être réellement envisagé comme le prouvent les prévisions du commerce international et la non-rentabilité du projet. Le réel objectif de cette concession serait donc d'exploiter un ou plusieurs des potentiels du Nicaragua. Mais les nicaraguayens vont-ils profiter de ces investissements ? Comme le projet de canal interocéanique est un mensonge, il est permis d'en douter. Les entrepreneurs chinois n'ont pas la réputation d'être très conciliants, apportant parfois même leur propre main d'œuvre pour leurs chantiers à l'étranger.

Les potentiels économiques du Nicaragua peuvent également intéresser l'Etat chinois. Le manque de transparence autour de ce projet entraîne une méfiance vis-à-vis du discours officiel, qui provoque ce type de spéculations. Personne ne sait quel est le réel projet, ni qui est le réel commanditaire. Finalement, à qui va profiter la concession ? Car même si personne ne connaît l'avenir de cette concession et de ce territoire, une chose est certaine : un territoire nicaraguayen a été concédé à une entreprise chinoise et cette dernière y a tous les droits. Si les nicaraguayens sont expulsés de ces terres, c'est toute l'économie du pays qui sera bouleversée et notamment dans le secteur alimentaire étant donné que Rivas peut être considéré comme le cœur de l'agriculture et la région centrale de Nueva Guinea comme le cœur de l'élevage du Nicaragua. En plus du problème social et économique que cette concession engendre, c'est la souveraineté du pays, chère aux nicaraguayens et aux sandinistes en particulier, qui est bafouée. Alors avec tous ces enjeux et cet avenir incertain, pourquoi n'y a-t-il pas une forte mobilisation du peuple nicaraguayen ?

# **Chapitre 3 : La mobilisation dictée par les représentations et les rapports de force**

## **1. Un contexte peu propice à un mouvement d'opposition**

### 1.1 L'histoire culturelle, un frein à l'esprit critique

L'histoire culturelle est une branche de la recherche historique qui se développe depuis les années 1980. Encore peu connue, elle peut se définir comme l'histoire sociale des représentations. Elle s'appuie sur les évolutions de facteurs économiques et sociaux.

#### 1.1.1 L'histoire récente nicaraguayenne marquée par la politique

La société nicaraguayenne d'aujourd'hui est le résultat de la révolution populaire survenue il y a trente ans. L'union et la force du peuple nicaraguayen qui se sont créées pour mettre fin à la dictature de plus d'un demi-siècle de la famille Somoza sont restées ancrées dans les esprits de tous. Ce rêve, cet exploit de la révolution a laissé les citoyens dans une ambiance victorieuse, idéalisée, diminuant leurs capacités de remise en question et leur esprit critique. Les héros d'hier sont les gouvernants d'aujourd'hui. Comme le dit Sergio Ramirez, « le Nicaragua n'a pas de mémoire »<sup>18</sup>. Il veut dire par là que les gens ont oublié la vie sous Somoza et ne font pas de lien avec la situation actuelle, ce qui les empêche de remettre en question la politique actuelle. Mais cela va encore plus loin : la révolution des années 1970, le Front sandiniste de libération nationale et ses leaders sont « sacralisés » dans l'esprit de la plupart des nicaraguayens. Critiquer le gouvernement, c'est critiquer la révolution et tous ceux qui ont donné leur vie pour leur pays. Cela devient donc difficile de parler politique avec certaines personnes car cela peut créer des tensions voire même de la violence. Sergio Ramirez, ancien révolutionnaire, ancien membre du Front sandiniste, et vice-président de Daniel Ortega entre 1984 et 1990, dit aussi que l'histoire du Nicaragua est un cercle vicieux,

---

<sup>18</sup> Sergio Ramirez, écrivain et ex vice-président de Daniel Ortega, durant un entretien le 24/03/2015. Propos recueillis par Anaïs Terrien

une histoire qui se répète : d'une révolution pour renverser une dictature, en naît une nouvelle, portée par un opportuniste, lui-même leader de cette révolution.

Même certains citoyens, adhérents au parti du Front Sandiniste de Libération Nationale (FSLN) qui sont conscients des critiques qui pourraient être faites au gouvernement et à Daniel Ortega, se taisent et n'affichent pas leur désapprobation. Ils ne quittent même pas le parti, car comme le dit Hugo Torres, ancien général sandiniste « *Beaucoup de gens appartiennent encore au Front sandiniste par conviction. Ils veulent croire que le parti actuel est le même que celui qui a fait la révolution et que Daniel Ortega, malgré ses défauts, est encore un révolutionnaire. En quittant le parti, ils ont peur de perdre leur identité, de devenir orphelin car il n'est jamais facile d'abandonner un parti, une Eglise, un camp auquel on a consacré sa vie.* »<sup>19</sup>.

D'un autre côté, les nicaraguayens qui connaissent le monde politique et qui ont, d'une certaine manière compris le jeu de Daniel Ortega, ne croient pas au projet. En effet, ils disent que Daniel Ortega est connu pour entreprendre des projets, qu'il ne réalisera jamais, dont il se sert comme stratégie électorale ou pour faire diversion par rapport à un projet de loi.

Outre ce genre de stratégies politiques, les représentations liées à son passé révolutionnaire sont réellement ancrées dans la société nicaraguayenne et entretiennent le gouvernement actuel.

### 1.1.2 Représentations vis-à-vis du canal

Depuis le début du 20<sup>ème</sup> siècle, lorsque les Etats-Unis ont choisi de poursuivre le chantier de canal initié par les français au Panama au lieu d'en construire un autre au Nicaragua, ce dernier envie la réussite de son homologue centroaméricain d'autant plus que depuis sa découverte au début du 16<sup>ème</sup> siècle, son territoire paraît propice à un canal interocéanique. Il a d'ailleurs été utilisé ainsi au milieu du 19<sup>ème</sup> siècle, lorsqu'on a découvert des mines d'or en Californie. Le passage par le fleuve San Juan-Lac Nicaragua-Pacifique devint une route transcontinentale reliant New York à San Francisco organisée par un homme d'affaires américain Cornelius Vanderbilt. Celui-ci obtint le droit de construction d'un canal

---

<sup>19</sup> TORRES Hugo, 2010, « Daniel Ortega, un dictateur en herbe », Envio-Managua, *Courrier International*.

interocéanique pour augmenter la capacité de cette voie d'eau et développer la région. Il n'en fit rien, se contentant de garder les fonds d'investissements pour lui-même. Ce projet non abouti n'est qu'un élément d'une liste qui s'étend sur plusieurs siècles comme déjà précisé en introduction. Ces échecs ont été autant d'espoirs pour l'Etat nicaraguayen et sa population de voir leur pays s'enrichir, en vain. Pour cela, la population en général est persuadée qu'il « manque » un canal au Nicaragua comme je l'ai entendu à de nombreuses reprises de la part de personnes rencontrées par hasard comme des chauffeurs de taxi, des vendeurs, voisins de bus, etc. Telémaco Talavera le répète lui-même récemment dans le 19 Digital, « *El Canal ha sido un sueño y una necesidad histórica para Nicaragua y para el mundo y el marco jurídico para su construcción y desarrollo está en base con lo que establece la Constitución Política y las leyes de Nicaragua* »<sup>20</sup>. En effet, un canal signifie pour eux travail et prospérité, comme le Panama d'aujourd'hui qui possède un PIB de plus de 42 milliards alors que celui du Nicaragua est de 11 milliards.

Le Nicaragua espère donc aujourd'hui que ce projet qui paraît plus sérieux parce que plus avancé qu'aucun autre dans le passé, aboutira à un développement rapide du pays. L'unique aspect qui fait réfléchir une partie de la population est la nationalité de l'entreprise. En effet, comme un membre du gouvernement rama<sup>21</sup> rencontré à Bluefields, ils sont beaucoup à critiquer, sans être catégoriquement opposés au canal, le fait que le gouvernement nicaraguayen ait fait appel à une société chinoise. En effet, les nicaraguayens ont leurs représentations de la Chine et de leurs entreprises comme peu respectueuses des droits de l'Homme et de l'environnement notamment. La Chine et la Russie dont le Nicaragua se rapproche, comme le fait savoir la presse nicaraguayenne, ne sont pas les alliés rêvés du peuple nicaraguayen. Pour citer R. H., « *Il faut que d'autres pays que la Chine et la Russie travaillent avec le Nicaragua, surtout des pays qui garantissent la vie avant l'intérêt économique* »<sup>22</sup>.

---

<sup>20</sup> « Le canal était un rêve et une nécessité historique pour le Nicaragua et pour le monde et l'accord-cadre juridique pour sa construction et son développement est en accord avec ce qu'établit la Constitution Politique et les lois du Nicaragua » El 19Digital, 16/03/2015

<sup>21</sup> Bluefields est une commune nicaraguayenne constituée de deux grandes communautés indigènes. Chacune a son gouvernement et est ainsi intégrée à la vie politique : le gouvernement rama et le gouvernement créole.

<sup>22</sup> Propos recueillis par Anaïs Terrien le 5 mars 2015 à Bluefields

Mais pour faire face à ce type de critique, l'Etat met en œuvre différents moyens pour faire accepter ce projet à l'ensemble de la population ou pour dissuader les opposants de se mobiliser.

## 1.2 Stratégie gouvernementale à l'œuvre

### 1.2.1 Manque d'information et campagne séduisante

A l'échelle du Nicaragua, le gouvernement d'Ortega et l'entreprise HKND font cavaliers seuls depuis le début de leur coopération autour du projet de canal interocéanique. L'Assemblée nationale a approuvé la proposition de la loi 840 concernant la concession sans aucune condition ni certitude, ni aucune consultation de la population. Dans la sphère politique elle-même, les élus du FSLN des territoires concernés en premier par la loi, n'ont pas été impliqués. Les élus d'autres partis politiques, deux ans après, n'ont reçu aucune information émanant du gouvernement sur le projet jusqu'à aujourd'hui. Un membre du gouvernement créole et ancien président de ce gouvernement, rencontré à Bluefields, n'ayant aucune information de plus que celles parues dans la presse nationale, continue à douter de la véracité de ce projet.

D'autre part, à l'échelle nationale, l'Etat contrôle la majorité des médias. Seuls le canal 12 de télévision, deux chaînes de radios et deux journaux sont indépendants du gouvernement. Les autres médias sont contrôlés par le gouvernement, ou sont propriété d'un membre de la famille ou des proches d'Ortega. Il existe peu de médias privés car le gouvernement fait pression sur leurs sponsors dont ils augmentent les impôts. Par exemple, selon Luis Guierrez, ancien maire de Bluefields (entretien, 04/03/2015), dans les médias locaux - qui sont de petits médias - une chaîne privée de radio ou de télévision peut être fermée si elle critique le canal. Mais même si les médias indépendants peuvent continuer de publier sous réserve que leurs fonds se maintiennent, les journalistes n'en subissent pas moins des pressions diverses. Pour une critique quelconque envers le gouvernement, un journaliste peut se voir retirer sa carte. « Il n'y a pas de liberté d'expression » répète Dolenne Miller du gouvernement créole de Bluefields. De fait, il y a deux journaux nationaux indépendants, La Prensa et le Confidencial, connus par tous ceux qui cherchent une presse alternative. Pour contrer les critiques sur le

Grand Canal rédigées dans les articles de ces deux journaux, les « journaux du gouvernement » publient des articles en faveur du canal, notamment sur les investisseurs de toutes les nationalités qui sont intéressés par le projet, sur l'avenir prospère du tourisme grâce au développement du canal interocéanique, etc. Ils répliquent aux articles critiques des journaux concurrents dans la rubrique « Opinion », ce qui crée un débat par presse interposée. Le 19 février 2015, l'organisation non gouvernementale Pen International a organisé une conférence-débat autour de la liberté d'expression à Managua. John Ralston Saul, le président de Pen International a brièvement rappelé les techniques utilisées par les gouvernements pour diminuer la liberté d'expression : « *Ils achètent les moyens de communication. Ils ne parlent pas à leurs ennemis, ni aux personnes avec qui ils sont en désaccord.* »<sup>23</sup>.

Et en effet, les opposants essayent depuis deux ans d'engager le débat avec le gouvernement sur le projet de canal interocéanique. Aux différentes invitations, que ce soient des forums, des réunions ou même de simples lettres, le gouvernement n'a jamais répondu. Il a même été indifférent. Début janvier, douze jeunes se sont présentés aux bureaux présidentiels avec 7000 cartes collectées dans les campagnes ou par internet dans le contexte de l'anniversaire de la CELAC (Communauté d'Etats latino-américains et caraïbes), ainsi que des documents détaillant les 21 marches déjà effectuées à cette date, des messages de 18 organisations présentes à la CELAC et qui demandent l'abandon du projet, les 32 recours contre la loi 840 et l'Accord-cadre pour inconstitutionnalité et 60 000 signatures récoltées par le Conseil National de Défense de la Terre, du Lac et de la Souveraineté du Nicaragua (CNDTLSN). Les jeunes ont attendu sans que personne ne porte attention à ce qu'ils avaient apporté.

Mais la majorité des nicaraguayens suit l'actualité par les médias télévisés, où seule une chaîne indépendante est disponible. Aussi, la télévision est le moyen privilégié pour véhiculer des informations séduisantes. La population est donc majoritairement sous l'influence des idées véhiculées par les chaînes de télévision contrôlées par le gouvernement. Par ce biais, le projet de canal et son évolution sont présentés à la population de manière alléchante/attirante comme on peut le constater dans les différentes vidéos de présentations du canal conçues par l'entreprise HKND et la Commission du Grand Canal, elle-même composée uniquement de membres du gouvernement. Les images et la musique de fond renforcent la promesse d'un

---

<sup>23</sup> John Ralston, président de Pen International, pendant la Conférence Canal y Canales de comunicacion, le 19/02/2015, à Managua.

avenir prospère, de travail, de richesse et de reconnaissance internationale. Au fond, personne ne veut douter d'un tel projet.

A cause des moyens d'intimidation des journalistes par l'Etat, la population locale sait que s'il n'y a pas de journalistes étrangers qui viennent voir sur place, personne dans le monde ne peut être au courant. L'Etat exerce une grande emprise sur les médias du pays, mais également sur les médias internationaux par le biais des journalistes qui se rendent sur le terrain. Depuis décembre, quelques personnes, notamment des journalistes, ont été expulsées du pays à cause de leur intérêt pour le projet de canal interocéanique. La première a été une journaliste belge, Michèle Sennesael, arrêtée lors d'une manifestation le 22 décembre 2014 au Tule. Elle a été raccompagnée à l'aéroport de Managua deux jours plus tard mais sans son matériel de travail, confisqué par la police. Elle est désormais interdite de séjour au Nicaragua. Plus récemment, le 16 mai 2015, deux personnes du Centre pour la Justice et le Droit International qui est un organisme dont la mission est de garantir le respect des droits de l'Homme dans les pays membres de l'Organisation des Etats Américains (OEA), ont été expulsées du Nicaragua. Le péruvien Luis Carlos Buob et l'espagnole Marta Gonzalez, à peine arrivés sur le sol nicaraguayen, ont été remis de force dans un avion pour le Costa Rica. Ils étaient au Nicaragua pour des réunions sur les droits de l'Homme et pour le 25<sup>ème</sup> anniversaire du CENIDH (Centro Nicaraguense de los Derechos Humanos). Mais il faut rappeler que Luis Carlos Buob a dénoncé la violation des droits de l'Homme par la loi 840 et l'accord-cadre de la concession devant la Cour Interaméricaine des Droits de l'Homme (CIDH) en mars 2015.

D'autre part, actuellement au Nicaragua, tout le monde connaît l'existence de manifestations contre le projet de canal interocéanique. Pour contre balancer ce mouvement d'opposition, il semble que l'Etat ait mis en place une ou deux manifestations en faveur du Grand Canal. Les opposants disent que le gouvernement paye les personnes qui défilent. Le fait que je n'ai pu trouver aucune organisation à l'origine de ces marches, même par le biais de Telémaco Talavera, appuie cette hypothèse. De même, quelques groupes sur les réseaux sociaux, qui peuvent être tout aussi bien créés par l'Etat, soutiennent le projet, mais ils ne mettent en place aucune action de soutien.

Enfin, au niveau international, le manque ou la médiocrité des informations rendues publiques donnent l'impression d'un projet « mal fait », mal préparé. Ce comportement volontaire ou

délibéré, de Daniel Ortega, président réputé imprévisible, à l'origine de projets sans lendemain, fait qu'à l'échelon international, de rares personnes croient à ce projet. Les autres s'en désintéressent. C'est seulement lors de l'inauguration du 22 décembre 2014, que la presse internationale s'y est intéressée. Depuis, la presse internationale est silencieuse, exception faite de quelques rares articles publiés par le Guardian<sup>24</sup>.

### 1.2.2 Corruption et répression

Le gouvernement de Daniel Ortega, au pouvoir de 1985 à 1990 et depuis 2007, prend une tournure de plus en plus autoritaire, employant des méthodes évocatrices de la période de la famille Somoza.<sup>25</sup>

*« Le gouvernement actuel de Daniel Ortega ressemble étrangement à la dictature des Somoza. Le président s'est approprié le parti de la révolution, le Front sandiniste de libération nationale (FSLN), et l'a vidé de sa substance pour en faire un parti dévoué à sa gloire personnelle. Ortega ne dispose pas de garde nationale, mais de ses propres commandos qui sont entrés publiquement en action pour la première fois lors de la fraude électorale de novembre 2008 [en réprimant les manifestations de protestation]. En passant un pacte politique avec l'ancien président libéral Arnoldo Alemán, Ortega possède désormais son parti d'opposition fantoche, le Parti libéral constitutionnel (PLC), ce qui lui permet de se targuer d'une légitimité démocratique. Quant à la politique publique menée par le chef de l'Etat, tous les observateurs dénoncent un système clientéliste et de plus en plus centralisé.*

*Le président a également réussi à mettre en place de bonnes relations avec le grand capital pour éviter que celui-ci soit tenté de remettre le régime en question, en appliquant la maxime des Somoza : "Consacrez-vous à vos affaires et laissez-moi la politique." Et, comme si cela ne suffisait pas, Daniel Ortega entretient un culte de la personnalité si scandaleux qu'il dépasse de loin celui des anciens dictateurs. Aujourd'hui, toutes les institutions – justice, élections, parquet, inspection des finances, droits de l'homme – sont soumises à sa*

---

<sup>24</sup> Quotidien d'information britannique

<sup>25</sup> La famille Somoza devenue dynastie politique a maintenu un régime autoritaire au Nicaragua des années 1930 jusqu'à la Révolution sandiniste en 1979.

*volonté. Cette subordination des institutions de l'Etat est plus profonde que celle qu'avait réalisée Somoza, parce qu'à l'époque le pouvoir judiciaire conservait un certain degré d'indépendance : certains juges résistaient au dictateur. Seule une petite partie de l'Assemblée nationale, une fraction de la police nationale et de l'armée du Nicaragua échappent encore à la volonté de toute-puissance d'Ortega. » (TORRES Hugo, 2010)*

On retrouve ces différentes méthodes et moyens d'actions autoritaires dans « l'affaire » du canal interocéanique. En effet, tout commence en juillet 2013 lorsque l'Assemblée Nationale vote la loi 840 et accorde une concession à l'entreprise HKND. Le texte a été présenté le mercredi 5 juin 2013 et approuvé le vendredi 7 juin de la même année, soit deux jours plus tard, ce qui est tout à faire dérisoire pour un projet de cette ampleur. De même, devant un vote aussi précipité, comment ne pas s'interroger sur la liberté des membres de l'Assemblée Nationale ? Seuls quelques réels partis d'opposition qui n'ont que peu de sièges tels que le PLI (Parti Libéral Indépendant) ou le MRS (Mouvement Révolutionnaire Sandiniste) se sont opposés à la loi sans succès, car la majorité des députés appartiennent au FSLN et/ou sont sous influence.

La police elle-même affirme ouvertement sa position partielle. On voit réapparaître les symboles de la « Police Sandiniste<sup>26</sup> » sur les murs d'enceinte des commissariats de police. Comme l'explique Raül Herrera, un ancien vice-président de l'Assemblée nationale, « *Ya estamos en la etapa final del fortalecimiento o de la implantación de una dictadura que es ya cuando las instituciones castrenses, como el Ejército y la Policía, se quitan las máscara* »<sup>27</sup>.

---

<sup>26</sup> Initialement milice révolutionnaire du FSLN qui devint entre 1979 et 1994 l'armée nationale dirigée par Humberto Ortega, le frère de Daniel Ortega, actuel président nicaraguayen.

<sup>27</sup> « Nous sommes déjà dans la phase finale du renforcement ou de la création d'une dictature, lorsque les institutions militaires comme l'armée et la police font tomber leurs masques. » Raül Herrera

Figure 15 : Des symboles tout neuf de la police sandiniste fleurissent sur les murs d'enceinte des commissariats de police



Source : La Prensa

Les manifestations contre le canal font état de cette corruption, notamment celle du 24 décembre 2014 à El Tule qui fut particulièrement violente et qui faisait suite à l'inauguration officielle du chantier le 22 décembre 2014 près de Brito sur la côte Pacifique. Le gouvernement, au lieu d'engager le dialogue, ce que réclament les opposants depuis le début de leur lutte, envoya la police. En effet, ce jour-là, suite à une intervention de la police, une vingtaine de personnes ont été blessées et une trentaine arrêtées, puis libérées quelques jours après sur intervention du CENIDH (Centro Nicaragüense de los Derechos Humanos). Sur la cinquantaine de manifestations qui ont eu lieu depuis quelques mois, on ne relève pas d'incidents semblables, mais un nombre important de policiers est mobilisé à chaque événement. De plus, dans la région de Tule et San Miguelito, depuis les manifestations de décembre, l'armée s'est installée en grand nombre, jusque dans les écoles. En février 2015, une manifestation d'enfants a eu lieu pour protester contre leur omniprésence qui se poursuit.

Par ailleurs, au cours de petits événements de sensibilisation organisés par les mouvements d'opposition, des « commandos » du gouvernement, comme Hugo Torres en parle dans son article, interviennent pour semer le désordre et provoquer des mouvements de violences. Par exemple, le 21 mars 2015, un petit groupe d'opposants dont Octavio Ortega et Henri Ruiz étaient au Marché Central de Managua pour parler à la population du projet de canal interocéanique quand un groupe « d'orteguistes<sup>28</sup> » est venu les agresser pour les empêcher de

<sup>28</sup> Nom utilisé par les opposants au régime pour désigner ceux qui le soutiennent tout en les différenciant du terme « sandiniste » qui fait référence à la révolution et donc au « vrai » sandinisme.

parler publiquement. Ce genre d'intervention leur ont fait supposer une possible mise sur écoute, mais sans aucune confirmation.

De manière générale, la population qui n'est pas en accord avec les actions du gouvernement ne l'exprime pas ouvertement car elle a peur des représailles. En effet, on ne sait jamais qui écoute, et par exemple, on m'a souvent déconseillé de critiquer le gouvernement avec des étrangers. Par exemple, le 10 mars 2015, le médecin et lieutenant Yadder Metiel a été jugé devant une cour de justice militaire pour avoir critiqué les moyens répressifs utilisés sur les manifestants de San Miguelito en décembre 2014. Un autre exemple : si un fonctionnaire a quelqu'un dans sa famille qui critique le gouvernement, il risque de se faire renvoyer. C'est encore plus le cas dans le milieu politique. Par exemple, dans la région de Bluefields, plusieurs maires ont été déchus de leurs fonctions à cause de manifestations qu'ils ont organisées dans leurs communes. Le ministre de l'environnement Jaime Incer Barquero a été renvoyé du gouvernement après avoir déclaré publiquement que le canal serait une catastrophe environnementale pour le Nicaragua. De même, pour éviter la présence de défenseurs des terres indigènes dans les gouvernements locaux, l'Etat tente d'écarter ou de corrompre les potentiels acteurs qui pourraient revendiquer les droits territoriaux accordés aux communautés indigènes et de fait, nuire au projet du canal. C'est aussi le cas pour les ONG internationales. Si celles-ci se mobilisent contre le gouvernement et spécialement contre ce projet, elles risquent de se faire expulser du pays. Par exemple, un volontaire d'une association franco-américaine installée à Bluefields et Managua, Blue Energy, a reçu des mises en garde de l'Etat, après s'être rendu en compagnie d'un nicaraguayen et d'un photographe américain dans l'Est du lac Cocibolca pour récolter des informations sur le canal. Ils ont été menacés d'expulsion on leur a confisqué les photos qu'ils avaient prises. Depuis Blue Energy exige une grande prudence de la part de ses volontaires sur le sujet du canal interocéanique. C'est également pour cette raison que l'Université avec laquelle je devais faire un partenariat a finalement refusé : les professeurs en question ne voulaient pas prendre le risque de se compromettre eux-mêmes ou l'université avec une étudiante étrangère qui travaille sur un tel sujet.

Ce climat de peur et de méfiance rend impossible la collecte de données statistiques fiables concernant l'opinion des nicaraguayens sur le projet du Grand Canal. L'opposition considère de fait que la majorité de la population est contre le projet mais qu'elle n'ose pas s'exprimer.

## **2. Une mobilisation organisée et variée**

Au cœur de ce contexte tendu, des citoyens se mobilisent pour marquer leur opposition au projet de canal interocéanique. De différentes manières, selon leurs moyens, ils osent tenir tête au gouvernement pour faire entendre leurs voix.

### 2.1 Les paysans et les ONG : une coalition pacifiste

#### 2.1.1 Le Conseil National de Défense de la Terre, du Lac et de la Souveraineté du Nicaragua

Dès le vote par l'Assemblée nationale de la loi 840 en juillet 2013, des opposants se sont mobilisés pour faire entendre leurs voix. De manière désorganisée, des ONGs et quelques citoyens ont rapidement déposé un recours pour inconstitutionnalité de la loi 840 car celle-ci ne viole pas moins de 42 articles de la Constitution du pays selon Monica Lopez Baltodano. Mais c'est depuis octobre 2014, lorsque « les choses ont recommencé à bouger » que les opposants à la loi 840 et au canal interocéanique se sont organisés ensemble et ont entrepris une réelle mobilisation à l'échelle nationale. Octavio Ortega fait partie des premières personnes à s'être mobilisées il y a deux ans. Il est président de la Fondation pour le développement de la commune de Rivas, Fundemur, dans le Sud-Ouest du pays. Aujourd'hui et depuis Octobre 2014, il est aussi coordinateur national du Conseil National de la Terre, du Lac et de la Souveraineté du Nicaragua (CNTLSN). Cette organisation articule toutes les organisations locales du Nicaragua qui protestent contre le projet de canal interocéanique. Le Conseil National regroupe un ou deux représentants de différents pôles de population du Nicaragua et plus particulièrement ceux situés autour de la route du canal, c'est-à-dire Rivas, San Jorge, Ometepe, Nueva Guina, La Fonseca, Juigalpa, Punta Gorda, Puerto Principe, Bluefields et Managua (voir carte ci-après).

**Figure 16 : Carte des communes caractérisées par une importante mobilisation opposée au canal**



**Légende**

- Capitale
- Villes
- Foyers de population sur la
- Canal
- Lacs et lagunes

*Carte réalisée sur Inkscape par Anaïs Terrien à partir d'un fond de carte © histgeo.ac-aix-marseille.fr.  
Données de Google Map  
Juin 2015*

Ces représentants coordonnent les réunions de paysans au niveau du pôle d'où ils sont originaires auxquelles participent des paysans eux-mêmes représentants de leur communauté. Cette organisation permet aux membres Conseil National d'être au courant de tout ce qu'il se passe sur le sujet au Nicaragua, de connaître l'opinion et les idées des paysans au niveau local. De cette manière, ils ont appris que des équipes de travailleurs et ingénieurs chinois ont visité les départements de Rivas, du Rio San Juan et de Bluefields pour faire des mesures, des

forages, des relevés de propriétés, etc. L'objectif du CDNTLSN est d'empêcher la construction du canal et d'obtenir l'abrogation de la loi 840 tout en restant pacifique et en évitant tout acte de violence. Pour cela, les membres nationaux de l'organisation voyagent sans cesse de part et d'autre du Nicaragua pour organiser et assister à des marches contre le canal ainsi que pour sensibiliser. Ils en ont organisé 46 jusqu'à maintenant<sup>29</sup>. Mais ils voyagent également hors du pays dès qu'ils en ont l'occasion. Faire parler de leur lutte dans le monde entier fait partie de leurs objectifs : ils veulent trouver des partenaires et plus de soutien. Octavio Ortega s'est rendu au Costa Rica début janvier 2015 au CELAC (Communautés des Etats latino-américains et Caraïbes considéré comme un équivalent à l'OEA) pour dénoncer la situation devant les chefs d'Etat d'Amérique latine.

Cette organisation populaire n'a aucune ressource extérieure car elle n'a pas les moyens de la recevoir. En effet, s'ils se font ouvrir un compte, il y a des risques que le gouvernement les compromettent et les fasse passer pour des trafiquants. Cette situation induit que tous les représentants au niveau national n'ont pas besoin de travailler pour survivre. En effet, comme ils consacrent leur temps à cette lutte, ces paysans – un ou deux exceptés qui sont dans l'associatif comme Octavio Ortega, un biologiste et un avocat – n'ont pas le temps de travailler pour gagner leur vie. De plus, ils voyagent sans cesse à leurs frais ce qui, à la longue, représente un budget conséquent. Ces paysans sont en fait propriétaires de terrains exploités par des employés, les revenus de leurs terrains étant suffisants pour payer de la main d'œuvre et subvenir à leurs besoins sans qu'ils n'aient besoin de travailler. Ces individus – une trentaine d'hommes et une femme – sont donc des propriétaires terriens plus ou moins riches.

Venant de régions différentes, de familles différentes, de moyens différents, il est évident qu'ils ne sont pas toujours d'accord sur tout. J'ai assisté à différentes réunions de ce Conseil et les querelles sont fréquentes. Le désaccord le plus important concerne la politique. Dans un groupe comme celui-ci, il est rare de ne pas trouver quelques carriéristes ou opportunistes cherchant à percer dans le monde politique. La manière d'agir, les discours, les actions proposées, les alliances et nouvelles amitiés envisagées – nous en parlerons ultérieurement – d'Octavio Ortega et Henri Ruiz dévoilent clairement ces intentions. D'autres, en revanche, ne veulent rien avoir à faire avec la politique. La plupart d'entre eux ont vécu la Révolution

---

<sup>29</sup> Mai 2015

Sandiniste de 1979. Désabusés par la suite de l'histoire nicaraguayenne, et par les positions prises par le Président Ortega, ils ont développé une profonde défiance à l'égard de tous les pouvoirs politiques officiels (autant le gouvernement que l'opposition).

Finalement, lorsqu'ils ont décidé de rencontrer les députés d'opposition à Nueva Guinea fin janvier 2015, ils ont débattu et ont finalement convenu que ce serait une réunion fermée au public. Mais certains membres du conseil ne sont pas venus à la réunion en signe de protestation. Durant cette réunion, beaucoup de membres du conseil ont reproché aux députés de ne pas avoir fait ce qu'il fallait pour empêcher la loi d'être votée ou pour la faire annuler. Après un long débat, ils ont voté pour un moyen d'action : récolter un million de signatures – qui représentent un million d'électeurs – contre le projet du canal et la loi 840, qu'ils présenteront à l'Assemblée Nationale et au Pape. Ils décident également de continuer leurs actions de sensibilisation via les manifestations qu'ils organisent et auxquelles des membres des partis d'opposition participent régulièrement.

Le slogan de l'organisation est « No al canal », mais depuis début 2015, les opposants sont devenus convaincus que le canal ne se fera jamais, notamment en raison du témoignage d'Octavio Ortega, qui a entendu lorsqu'il était au Costa Rica pour la réunion du CELAC, que le premier ministre chinois a dit au premier ministre costaricain que la Chine n'a rien à voir dans le projet ni avec l'entreprise HKND. De fait, le canal reste le symbole de cette lutte, mais l'objet de leur combat se porte aujourd'hui sur la loi 840. En effet, même sans canal, l'entreprise HKND conserve ses droits sur la concession selon les prérogatives de la loi 840. Quel que soit le devenir du projet de canal, les conséquences qu'elle engendre demeurent identiques. Les revendications restent les mêmes et concernent, comme le nom de l'organisation l'indique, le respect du droit de propriété territoriale, la protection du lac Nicaragua et le maintien de la souveraineté nationale. Ils représentent les paysans qui craignent d'être expulsés de leurs terres et donc de tout perdre. Car même si l'Etat rachète leurs biens, le prix sera fixé selon la valeur cadastrale ce qui ne sera pas suffisant pour une famille pour acheter un nouveau terrain pour vivre et travailler. En outre, ils sont nombreux à ne pas détenir de certificat de propriété et ils risquent alors d'être expulsés sans aucune contrepartie. D'autre part, l'Etat tente de rassurer ces populations en assurant que grâce au chantier du canal, il y aura un grand besoin de main d'œuvre. Mais comme le souligne L. G., l'ancien maire de Bluefields, un paysan, « c'est comme un poisson, tu le mets à l'air, il meurt.

Un paysan que tu chasses de sa ferme vers la ville, que va-t-il faire ? ». Et effectivement, que saura faire un paysan sur le chantier d'un canal interocéanique ?

Pour les paysans - ce sont eux les plus mobilisés dans la lutte contrairement aux citadins qui sont plus souvent indifférents ou espèrent avoir plus de travail - c'est un véritable conflit territorial. Ils aiment leurs terres car elle les fait vivre et crée leur identité. « On ne se laissera pas faire, on prendra les armes s'il le faut, mais on ne bougera pas. » me dit un jour une mère de famille rurale aisée et propriétaire terrien.

Même au sein de la population qui risque de se faire expropriée, il y a des points de vue opposés. Les propriétaires terriens, comme les plus pauvres sont très attachés à leur style de vie. Cette dernière catégorie est à l'Est du lac Cocibolca, car cette région est enclavée, loin de tout. En revanche, certaines personnes se réjouissent de se faire exproprier car elles espèrent du gouvernement qu'il leur offre une nouvelle maison. Ainsi, une famille de pêcheurs vivant à Brito dans la plus grande pauvreté me dit un jour « *C'est bien ce projet de canal, on va avoir une nouvelle maison* ». En effet, la partie Ouest du Nicaragua est très développée, et la société y est hiérarchisée. Etant au bas de l'échelle, ils aspirent à une autre vie et pensent que ce projet de canal interocéanique peut leur permettre d'y parvenir. Mais ce sont aussi l'ignorance et les représentations du pouvoir (cf. Chapitre 3 partie 1) qui expliquent une telle opinion.

### 2.1.2 Les ONG organisées autour du débat environnemental, juridique et social

A Managua, l'opposition s'organise dans un cadre un peu plus institutionnel. Le groupe Cocibolca regroupe différentes organisations non gouvernementales, académiques et locales de communautés indigènes. Ce groupe a été créé peu de temps après la signature de la loi 840 et de l'Accord cadre de la concession. Les organisations qui le constituent travaillaient déjà ensemble avant sur des projets de développement. Elles ne sont qu'une dizaine car, comme pour chaque individu, certaines organisations ne veulent pas se prononcer sur le sujet de peur des conséquences. Lorsque les ONG du Groupe Cocibolca se sont prononcées l'une après l'autre sur le sujet, elles ont décidé de se regrouper même si elles n'ont pas exactement les mêmes positions. Depuis, leur objectif est de faire connaître la situation au Nicaragua et au

monde entier pour entrainer un débat vis-à-vis de l'ampleur de ce projet de canal interocéanique et des conséquences qu'il aura sur le Nicaragua tout entier. Pour cela, l'ONG Popol Na, l'ONG Red local, et le Centre Humboldt sont particulièrement mobilisés depuis deux ans. Ensemble ils ont constitué une base de données très importante sur tous les thèmes liés au projet de canal interocéanique et qui est en libre accès sur Dropbox. Ils utilisent également beaucoup les réseaux sociaux comme Facebook et Twitter où ils appuient l'initiative Nicaragua Sin Heridas<sup>30</sup> qui est une source d'informations sur ce sujet. De plus, le Groupe Cocibolca a organisé de nombreuses formations, des conférences de presse, près d'une vingtaine de forums sur la route du canal et dans le reste du pays pour présenter les résultats de leurs études juridiques et socio-environnementales.

A l'origine spécialisée sur le développement rural, l'ONG Popol Na est dirigée par Monica Lopez Baltodano, avocate spécialisée dans l'environnement, et fille de la femme politique Monica Baltodano. En plus des travaux en cours dans son ONG, elle est particulièrement impliquée dans la lutte contre le projet de canal interocéanique. Elle travaille notamment sur la dimension juridique du projet. Monica Lopez Baltodano est une des spécialistes de la loi 840 et de l'accord-cadre de concession. De plus, elle cherche à comprendre si l'entreprise HKND est indépendante ou si elle est un pion dirigé par le gouvernement chinois. Elle a des arguments qui vont dans les deux sens. D'autre part, elle est persuadée que l'objectif du projet de canal interocéanique est uniquement économique. Aussi elle est persuadée que le canal interocéanique ne se fera pas car elle n'envisage pas les enjeux géopolitiques. De fait, elle cherche à prouver que le canal ne se fera pas pour des raisons économiques et juridiques. De même, comme elle pense que la concession va durer maximum 116 ans si le canal interocéanique aboutit ou 16 ans<sup>31</sup> maximum s'il est annulé, elle n'imagine pas que d'autres projets puissent être envisagés (cf Chapitre 1 partie 2). L'interprétation des textes juridiques au sujet de la question des délais de ce projet sont à l'origine de différents raisonnements. Ainsi, pour justifier tout le tumulte qu'engendre ce projet, Monica Lopez Baltodano avance l'hypothèse du blanchiment d'argent et/ou de la manipulation politique pour gagner les prochaines élections. Elle sait qu'il faut envisager d'autres thèmes tels que la Chine et ses

---

<sup>30</sup> Nicaragua sans blessure

<sup>31</sup> Selon Monica Lopez Baltodano, si l'entreprise HKND ne récolte pas les fonds suffisants 6 ans après le début de la concession ou si la construction n'est pas aboutie 10 ans après le début des travaux, le projet et les contrats juridiques sont annulés (cf. Chapitre 1 partie 2)

enjeux stratégiques, le commerce mondial, etc. mais ce n'est pas son domaine. En tant que juriste, elle a publié quelques livres pour faire valoir ses idées et ses arguments dans l'objectif de prouver que la loi 840 et l'accord-cadre de concession sont illégaux, qu'ils violent la Constitution Nationale Nicaraguayenne. Elle est actuellement en train d'écrire un autre livre où elle fait une analyse juridique depuis le point de vue du droit de l'environnement, notamment pour souligner que tous les traités internationaux et centroaméricains sont violés par les textes juridiques du projet.

Au sein du Groupe Cocibolca, l'aspect scientifique est traité par le Centre Humboldt. L'Académie des Sciences de l'Université Centroaméricaine travaille aussi beaucoup sur le canal mais ne fait pas partie du Groupe Cocibolca, car c'est une université semi-publique : elle reçoit de l'argent de l'Etat et n'a donc pas intérêt à le contredire officiellement. Elle tente donc de faire passer ses études pour des apports aux débats sans trop critiquer le projet. Ils étudient donc l'impact du canal sur les aires protégées, sur la biodiversité et sur le lac. Ils prennent également en compte les changements climatiques en cours. Ils ont organisé des forums scientifiques dont un avec des experts internationaux pour avoir un débat scientifique sur les impacts environnementaux du projet de canal interocéanique. Maintenant que Environnement Ressources Management (ERM) a terminé l'étude d'impact environnementale et sociale du canal interocéanique, menée sur deux ans, ils vont pouvoir comparer leurs résultats<sup>32</sup>.

Le Groupe Cocibolca ne participe pas aux manifestations en tant que tel, il travaille plus sur le plan intellectuel du projet. Mais il partage ses informations avec le CNDTLSN. En mars, ils ont fait une présentation devant la Cour Interaméricaine des Droits de l'Homme (CIDH) pour dénoncer les atteintes faites aux droits de l'Homme. Une équipe de six personnes composée notamment de Monica Lopez Baltodano, Luis Carlos Boub, représentant de l'OAE (Organisations des Etats d'Amérique), une autre avocate, Becky McCray appartenant à un peuple indigène de la côte est, et Henry Ruiz, membre du CNDTLSN. Comme les membres du gouvernement ont tendance à rejeter toute invitation de la part des organisations qui, avant de demander la suppression de la loi, demandent un débat, c'est la seule fois où Telémaco Talavera a dû répondre face à des opposants. Durant cette présentation, les opposants au

---

<sup>32</sup> Les résultats de l'étude ont été rendus le 02/06/2015 à la Commission du Grand Canal mais ils ne sont pas encore publics.

projet de canal interocéanique ont présenté leurs arguments : ils insistent sur les 109 000 personnes qui seraient directement touchées si le projet aboutit. Ils dénoncent les déplacements forcés, les risques pour la sécurité alimentaire, et les territoires indigènes et les réserves naturelles que traverserait le canal. Les résultats de cette présentation ne sont pas encore connus, mais depuis, la CIDH s'intéresse à ce qui se passe dans les territoires indigènes et certains pensent que seule cette institution peut arrêter le canal.

Pour contrer cette menace, le gouvernement tente d'affaiblir ou de manipuler les personnalités politiques de la région. A l'échelle nationale, les partis d'opposition ne sont pas menaçants pour Ortega, mais le statut d'indigène intéresse les organisations internationales de défense des droits de l'Homme, et dans ce cas-ci, la CIDH plus particulièrement, qui peut faire le poids pour remettre en question un projet initié par l'Etat. Mais d'une manière générale, les partis politiques d'opposition au Nicaragua n'ont que peu d'influence.

### 2.1.3 L'environnement et la souveraineté : deux valeurs nicaraguayennes

Concernant le lac et plus généralement l'environnement, les nicaraguayens, et en particulier les paysans, y sont très attachés. Selon Edipcia Dubon, une députée du MRS, cette conscience environnementale vient de la culture paysanne. En effet, ils sont très attachés à leur environnement. A l'Est du lac Nicaragua, dans la région dominée par l'élevage, chaque enfant sait monter à cheval, tous les hommes portent un chapeau de cow-boys et des santiags. Parfois même les femmes. C'est une culture, un mode de vie auxquels ils sont attachés. De même, les communautés qui utilisent l'eau du lac Nicaragua sont encore nombreuses. De San Juan del Sur à Juigalpa, en passant par Nueva Guinea, toutes ces communautés boivent l'eau du lac Nicaragua et l'utilisent pour l'irrigation et les activités quotidiennes.

A propos de la souveraineté, c'est une valeur nationale transmise par Sandino au début du 20<sup>ème</sup> siècle et reprise lors de la révolution sandiniste. L'impérialisme américain a longtemps empêché l'accomplissement du rêve d'un Nicaragua aux nicaraguayens. Sandino qui s'était rendu compte du profit que récupéraient les américains au détriment des nicaraguayens et du Nicaragua en exploitant ses ressources a organisé une résistance. Il fut assassiné en 1934 par la famille Somoza. Pendant la révolution, les nicaraguayens ont repris ses idées et se sont

rassemblés derrière ce combat, d'où son nom. La révolution victorieuse est restée dans la mémoire de beaucoup d'autant plus qu'elle est récente (1979). Depuis cette gloire passée, il est resté dans l'esprit des nicaraguayens qu'ils ne doivent plus mettre en danger leur souveraineté. En cédant une concession à durée illimitée à une entreprise chinoise, où celle-ci peut faire tout ce que bon lui semble, est donc inacceptable pour ceux qui connaissent la réalité de la situation. De nombreuses caricatures paraissant dans la presse dénoncent le projet qui met en danger la souveraineté nicaraguayenne.

**Figure 17 : Caricature représentant Wang Jing**



Source : Dossier Confidencial, “La telaraña de Wang Jing”, janvier 2015

« De l'oncle Sam... à l'oncle Wang » / « Je veux votre pays »

## 2.2 Les partis politiques, les ambassades, l'Eglise : des acteurs secondaires

Le CNDTLS a cherché à travailler avec d'autres acteurs pour être soutenu et avoir plus de portée.

Les deux partis principaux de l'opposition, le PLI (Parti Libéral Indépendant) et le MRS (Mouvement Révolutionnaire Sandiniste), qui ont une alliance parlementaire, sont d'accord sur le sujet du canal. Ils critiquent le fait que le projet n'a été ni discuté, ni analysé, et que la

population n'a pas été consultée. Les lois 800, 840 et l'accord-cadre de la concession sont contraires à la Constitution Nationale Nicaraguayenne et ont été approuvés après seulement deux jours de débat à l'Assemblée Nationale. C'est aussi une concession qui a été donnée à quelqu'un sans qu'aucune étude de faisabilité technique et environnementale et financière ne soit faite. Eduardo Montealegre rappelle, lors d'un entretien, que « normalement on présente le projet à différents promoteurs, ensuite on fait les études, puis une analyse avant d'accorder la concession ». Ni le PLI, ni le MRS n'approuvent le fait de couper le Nicaragua en deux et sont certains de l'échec d'un projet où le contrat est favorable à l'investisseur. Ils donc sont inquiets pour la culture nicaraguayenne et les droits des nicaraguayens. Les deux partis projettent, en cas de victoire aux prochaines élections présidentielles – bien que peu probable – d'abroger la loi car ils sont certains que le Nicaragua ne se développera pas de cette manière, bien au contraire. Dans ce cas-là, pour éviter de payer une amende colossale à l'entreprise HKND, ils envisagent de faire appel à la Cour de Justice Internationale. Edipcia Dubon, une députée du MRS, est convaincue que la concession sera reconnue illégale et sera déclarée nulle. Par contre, ils n'envisagent pas de débat national sur le sujet car, au regard du nombre de marches qui ont été entreprises, ils sont persuadés que la majorité de la population rejette le canal. Concernant les sous-projets, ils ne sont pas contre ce genre d'investissement. Si c'est la réelle ambition de l'entreprise HKND, c'est alors uniquement l'aspect juridique qui leur pose problème, pas les projets en eux-mêmes comme l'aéroport ou l'oléoduc, qu'ils jugent intéressants pour le pays. Mais si ces projets remettent en question la souveraineté de l'Etat, ce dernier et/ou la police ne pourront plus gérer les espaces concédés, laissant place à tout type de dérive et de trafic. Comme expliqué ci-avant, ils se sont engagés à présenter le million de signatures que le CNDTSLN doit récolter devant l'Assemblée Nationale. Bien qu'ils n'aient que peu de poids, ils s'engagent au côté des paysans ce qui, en soit, est aussi une bonne publicité.

Le CNDTSLN a aussi cherché des soutiens de l'étranger par le biais des ambassades. Jusqu'ici, aucune n'a réagi à part les Etats-Unis qui ont publié un communiqué réclamant plus d'informations sur le projet et les études en cours (cf. annexe), mais rien de plus. Le silence des autres ambassades s'explique par le scepticisme de certains ambassadeurs ou la crainte d'avoir des ennuis avec le gouvernement nicaraguayen.

### 2.3 L'Eglise positionnée mais prudente

Au Nicaragua, l'Eglise catholique est liée à la politique. Pendant le règne de la famille Somoza, l'Eglise catholique est devenue de plus en plus critique vis-à-vis du gouvernement. En 1972, aux prémices de la révolution sandiniste, elle publie une Lettre Episcopale prenant position politiquement contre la dictature. De fait, rejetés par cette dernière, beaucoup de prêtres et religieux ont soutenu le mouvement sandiniste et ont participé à la construction du gouvernement sandiniste après la révolution. Mais à l'arrivée de Jean-Paul II, qui change la vision de l'Eglise, celle-ci commence à s'écarter du sandinisme pour se placer du côté de l'opposition. Certains religieux qui persistent à soutenir le gouvernement sont sanctionnés, des organisations religieuses accusées d'idéologisation. Le Vatican impose de nouvelles instructions très différentes de celles des années précédentes, notamment sur le plan politique et économique. En 1983, l'Eglise Catholique est la première force d'opposition au régime sandiniste. Comme expliqué dans la partie sur l'histoire culturelle, les nicaraguayens sont très attachés à leur histoire sandiniste et à leur révolution populaire. Ce revirement d'opinion va marquer les nicaraguayens qui se voient un jour être des chrétiens sandinistes et le lendemain des chrétiens anti-sandinistes. Aussi, l'institution catholique compte aujourd'hui une Eglise de Jean-Paul II et une Eglise des sandinistes, qui s'accusent l'une et l'autre.

Après ces fluctuations entre l'Eglise avec le gouvernement et l'Eglise contre le gouvernement, l'Eglise occupe désormais le poste de médiateur, même s'il existe encore quelques religieux très engagés dans la politique au Nicaragua. Aussi, lorsqu'il s'agit aujourd'hui de s'exprimer sur le sujet du canal, l'Eglise doit peser ses mots, en évitant d'être ni pour, ni contre le gouvernement. La Conférence Episcopale du Nicaragua s'est exprimée début mars 2015 sur le sujet. Un quart de leur message de Carême concerne le projet du canal même s'il n'est cité que par des mots tels que « mégaprojet » ou « infrastructure ». *"Este proyecto sería un bien para el país sólo a condición de que se hagan serios y profundos estudios científicos que aseguren la factibilidad de la obra a nivel ecológico y económico, que se actúe con la debida transparencia y legalidad"*<sup>33</sup>. Dans la presse, comme dans la lettre de Carême, les évêques ne nient pas que le canal puisse être un atout et un facteur de développement pour le pays. Mais ils avouent aussi être préoccupés par le manque d'études de faisabilité technique, économique

---

<sup>33</sup> MANAGUA, 9 Mar 2015 (AFP) -

et environnementale, et plus particulièrement par le risque d'expulsion qui concerne des milliers de personnes.

Mais il reste un religieux très présent sur la scène nationale, l'Archevêque et Cardinal Miguel Obando y Bravo que le Pape Jean-Paul II a essayé d'abord d'éloigner de la politique puis finalement a tenté, de même que Benoit XVI, de l'amener à quitter l'Eglise, en vain. Bien que très modéré dans les années 1970, il est devenu l'un des proches de Daniel Ortega. Il est ainsi devenu un représentant de l'Eglise des sandinistes et dispose d'une grande influence sur la population nicaraguayenne. Il appuie le gouvernement dans tous ses projets comme celui du Grand Canal. Depuis deux ans, il a affirmé son soutien à plusieurs reprises publiquement. Dans le 19Digital, il dit que *“Sabemos que la unión hace la fuerza, y tenemos que estar unidos en cosas plenas que realmente redundan en el provecho de toda Nicaragua. Sería ideal que todos respalden este proyecto porque me parece que va a ser provechoso para Nicaragua”*, *expresó Su Eminencia*<sup>34</sup>.

Avec l'arrivée du Pape François, on peut s'attendre à de nouvelles fluctuations dans le comportement de l'Eglise catholique au Nicaragua. En effet, en Août 2014, « le Pape a approuvé la levée de la suspens à divinis imposée en 1985 par le Vatican, sous Jean-Paul II, au P. Miguel d'Escoto Brockmann, proche de la théologie de la libération en raison de son engagement dans le gouvernement sandiniste »<sup>35</sup>.

La politique est centrale dans l'histoire du Nicaragua et donc dans les représentations de ses citoyens. L'influence que le gouvernement a actuellement sur ses électeurs est tellement forte qu'il n'a pas ou peu besoin d'utiliser la violence pour perdurer. Une petite partie de la population réussit néanmoins à s'organiser pour faire entendre sa voix au niveau national et international en appuyant notamment leur discours sur les droits de l'Homme et la défense de l'environnement. Le projet du canal devient ainsi le symbole d'une lutte plus grande encore, qui défend la liberté d'expression et la démocratie au Nicaragua.

---

<sup>34</sup> « Nous savons que l'union fait la force et nous devons être unis pour toutes les choses qui profitent au Nicaragua tout entier. Ce serait idéal que tous appuient ce projet car je pense qu'il sera profitable pour le Nicaragua »

<sup>35</sup> La Croix, 14/11/2014

## Conclusion

Dans la mythologie grecque, l'épisode du « Cheval de Troie » constitue l'issue décisive de la guerre de Troie. A l'initiative d'Ulysse, des soldats grecs pénètrent dans Troie, cachés dans un grand cheval de bois offert aux troyens. Cette ruse entraîne la chute de la ville et met un terme à la guerre.

Le Nicaragua est en train de vivre un tournant historique. La concession acquise par l'entreprise HKND confère un énorme pouvoir à l'investisseur. Cette concession à durée illimitée ne l'autorise-t-il pas à investir tout le territoire nicaraguayen pour y implanter ce qu'il veut ? Alors, cette concession a-t-elle été accordée pour construire un canal interocéanique ? Les doutes qui subsistent autour du projet permettent seulement de faire des suppositions sur l'avenir de la concession. Qu'un canal soit réellement envisagé, ou pas, les accords juridiques liés à la concession restent les mêmes : les lois 800 et 840 et l'Accord-cadre ne prendront fin que 50 à 100 ans après l'opérationnalité d'un canal interocéanique, si canal il y a.

Aussi, la concession que le gouvernement a conclue avec l'entreprise HKND peut transformer le Nicaragua selon deux scénarios.

Si le gouvernement chinois est associé officieusement au projet, il pourrait alors financer un canal interocéanique, changeant l'organisation du commerce international mais surtout lui apportant un point d'appui en Amérique centrale. La Chine pourra non seulement importer du pétrole du Venezuela beaucoup plus facilement, mais elle pourra également contrôler un territoire stratégique dans la « chasse gardée » même des Etats-Unis. De même, elle pourra continuer d'étendre son influence en Amérique latine au détriment de celle des Etats-Unis. Le canal du Nicaragua devient un projet géopolitique. Le projet de canal interocéanique ferait alors partie d'une réflexion plus large mise en place par le gouvernement chinois pour sécuriser leurs voies d'approvisionnement, en particulier en matières premières, et qui comprendrait la stratégie du collier de perles (cf. chapitre 2, partie 3).

En revanche, si le gouvernement chinois n'est pas derrière ce projet, quel intérêt l'entreprise HKND aurait-elle à investir dans un canal dont le commerce maritime international n'a nul besoin et qui de surcroît ne rapporterait aucun bénéfice économique ? Le Nicaragua possède bien d'autres potentiels économiques dans lesquels l'entreprise HKND peut investir (cf. Chapitre 2, partie 3). Les problématiques alimentaires de la Chine, l'ont poussée à investir dans de nombreux pays dans le monde. Or, la concession d'ores et déjà accordée à l'entreprise HKND comprend des terres très fertiles où il est possible d'entreprendre une agriculture intensive entraînant des rendements importants et rentables. Par ailleurs, la Chine étant un pays en plein développement économique, le tourisme est un domaine favorable à l'investissement. En effet, le niveau de vie y étant en plein « boom », ce sont des millions de chinois qui vont pouvoir voyager, prendre des vacances dans les années à venir. Le Nicaragua, avec son climat tropical, ses plages et son environnement préservé, est propice à la construction de complexes touristiques de luxe. Enfin, le lac Nicaragua ou Cocibolca représente la plus grande ressource d'eau douce d'Amérique centrale, et la seconde source d'eau douce d'Amérique latine, derrière le lac Titicaca. L'entreprise est assurément consciente de l'enjeu futur que représente la ressource en eau douce, car celle-ci représente une richesse incroyable, aujourd'hui considérée comme l'or bleu. Les problèmes grandissent dans toute la planète et notamment en Amérique centrale qui a connu sa dernière grande sécheresse en 2014. L'eau va devenir un bien qui se vend, une source de richesse pour les rares pays qui en possèdent plus qu'ils n'en consomment. Si l'objectif d'HKND est d'investir dans ces différents potentiels économiques, alors pourquoi promettre de construire un canal interocéanique ? Serait-il un cheval de Troie ?

Les nicaraguayens sont en général persuadés qu'il devrait y avoir un canal interocéanique au Nicaragua. L'entreprise HKND a pu utiliser ce qui constitue une chimère historique pour convaincre les autorités et le peuple tout entier, bien que le gouvernement nicaraguayen soit ouvertement partenaire de cette intention. La promesse d'un canal interocéanique séduit une grande partie de la population qui espère du travail et la prospérité, ce qui minimise les mouvements d'opposition et limite ainsi la médiatisation du projet. Mais des ONG et des organisations paysannes comme le CNDTSLN s'organisent pour faire entendre leur voix au niveau national et international et espèrent obtenir l'annulation du partenariat.

Seul l'avenir permettra de connaître le réel commanditaire, ses intentions et l'issue de ce partenariat déséquilibré. Si la construction du canal aboutit, cela signifie que la Chine est derrière le projet. En revanche, si la construction du canal n'est pas engagée, cette perspective aura permis, tel un cheval de Troie, à l'entreprise HKND de s'accaparer le territoire nicaraguayen en dissimulant les enjeux juridiques, économiques, géopolitiques et sociaux primordiaux, dans le but de s'enrichir à travers d'autres investissements (tourisme, agriculture, eau) que celui du canal interocéanique.

Pour compléter mon étude, il faudrait mener une recherche approfondie sur les partisans du canal : rencontrer les entreprises qui y investissent, les membres du gouvernement, l'entreprise HKND pour connaître leurs points de vue et leurs intérêts dans ce projet. D'autre part, je n'ai volontairement pas approfondi l'approche environnementale qui est pourtant très importante du point de vue de la mobilisation et de la médiatisation internationale. De même, il me semble qu'une étude approfondie sur les discours des médias sur ce sujet pourrait être très intéressante, tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle internationale.

Les difficultés que j'ai rencontrées sont diverses. La première est liée au caractère sensible du sujet. En effet, il m'a fallu être prudente dans différentes situations car il y a déjà eu des expulsions de personnes étudiant le projet du canal. De même, de nombreuses personnes n'osent pas parler de leur opinion sur ce thème par peur de représailles. Il est donc difficile d'estimer la proportion de nicaraguayens qui sont pour ou contre le projet du canal. Au départ, je devais faire un partenariat avec l'Université Nationale d'Ingénierie mais lorsque mes correspondants ont compris par quelle approche je comptais étudier le projet, ils m'ont avoué qu'ils ne pouvaient pas prendre ce risque car c'est une université publique. Par ailleurs, ce qui a été à la fois intéressant mais aussi contraignant fut la période pendant laquelle j'ai fait mon travail de terrain. J'ai vu des évolutions intéressantes en trois mois, mais je pense que dans les mois à venir, avec la publication des études d'impacts et les expropriations prévues à partir de septembre, l'issue de ce projet devrait se clarifier : selon les avancées dans la construction d'un canal interocéanique ou d'un autre projet, il sera possible de déterminer le commanditaire et ses objectifs. Et si la Chine est bel et bien derrière ce projet, contrôler un canal interocéanique en Amérique centrale lui permettrait-il de devenir une superpuissance capable de rivaliser avec les Etats-Unis ?

## Table des matières

---

Chapitre 1 : Le canal interocéanique : un processus d'accaparement de terres ?.....	10
1. Le canal interocéanique : un projet d'infrastructure pour le développement .....	11
Les infrastructures comme moteur de développement .....	11
Le canal du Nicaragua : un tracé stratégique.....	14
Les sous-projets, moins médiatisés mais aussi importants que le canal.....	20
2. Le contrat : les lois 800, 840 et l'Accord-cadre .....	22
Un contrat déséquilibré et anticonstitutionnel.....	23
Une stratégie d'accaparement de terres ? .....	26
Chapitre 2 : Une concession pour un canal interocéanique ?.....	29
1. Un nouveau canal interocéanique en Amérique centrale : une nécessité ? .....	29
Le commerce maritime mondial en expansion.....	29
Le canal du Nicaragua : un projet non viable ? .....	32
2. Le canal du Nicaragua : une manne économique et géopolitique pour la Chine .....	35
L'entreprise HKND : un pion du gouvernement chinois ?.....	35
La Chine dans la « chasse-gardée » des Etats-Unis.....	40
Un nouveau canal interocéanique pour un approvisionner la Chine en pétrole .....	43
3. Les potentiels économiques pour des investisseurs chinois au Nicaragua .....	46
L'agriculture.....	46
Un business touristique prometteur .....	49
L'eau : l'or bleu de demain .....	51
Chapitre 3 : La mobilisation dictée par les représentations et les rapports de force .....	53
1. Un contexte peu propice à un mouvement d'opposition .....	53
L'histoire culturelle, un frein à l'esprit critique .....	53
Stratégie gouvernementale à l'œuvre .....	56
2. Une mobilisation organisée et variée .....	63
Les paysans et les ONG : une coalition pacifiste .....	63
Les partis politiques, les ambassades, l'Eglise : des acteurs secondaires.....	71
L'Eglise positionnée mais prudente .....	72

## Table des figures

Figure 1 : Carte de localisation du canal du Nicaragua.....	10
Figure 2 : Evolution de la croissance du Nicaragua avec et sans le Grand Canal.....	12
Figure 3 : Estimation du nombre d'emplois formels au Nicaragua entre 2012 et 2018.....	13
Figure 4 : Estimation de l'évolution de la pauvreté et de l'extrême pauvreté avec le Grand Canal.....	13
Figure 5 : Les différentes routes envisagées pour la canal interocéanique.....	15
Figure 6 : La route n°4 choisie pour le canal du Nicaragua traverse des territoires indigènes mais dans une moindre mesure.....	17
Figure 7 : La route n°4 choisie pour le canal du Nicaragua traverse des réserves naturelles sur plus de 150 km.....	17
Figure 8 : Comparaison de la taille des écluses du canal de Panama avec celles prévues pour le canal du Nicaragua.....	19
Figure 9 : Plan du port de Brito.....	21
Figure 10 : The OECD (Organisation for Economic Cooperation and Development) Industrial Production Index and indices for the world : Gross domestic product, merchandise trade and seaborne shipments, 1975-2013.....	30
Figure 11 : Evolution du PIB du Panama de 1980 à 2014.....	33
Figure 12 : Wang Jing en compagnie de Viktor Ianoukovytch à Pékin le 5 décembre 2013.....	37
Figure 13 : Wang Jing et Daniel Ortega signent le contrat du canal interocéanique le 7 juillet 2014 à Managua.....	38
Figure 14 : Carte des précipitations annuelles du Nicaragua.....	48
Figure 15 : Des symboles tout neuf de la police sandiniste fleurissent sur les murs d'enceinte des commissariats de police.....	61
Figure 16 : Carte des communes caractérisées par une importante mobilisation opposée au canal.....	64
Figure 17 : Caricature représentant Wang Jing.....	71

## Bibliographie

### **Livres**

BOULANGER Philippe, *Géopolitique des médias : acteurs, rivalités et conflits*, Paros, Armand Colin, 2014, 310 p.

CABESTAN Jean-Pierre. *La Politique Internationale de la Chine : Entre Intégration et Volonté de Puissance*. Références Mondes. Paris : Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 2010.

DEZERT Bernard, AUPHAN Etienne, *La circulation interocéanique en Amérique centrale au XXIème siècle*, Paris, Société de Géographie, 2000, 144 p.

HUETE-PEREZ, Jorge A. y al. *El Canal Interoceánico Por Nicaragua*. Academia de Ciencias de Nicaragua, 2014.

MELANDRI, Pierre, *La Politique Extérieure Des Etats-Unis de 1945 À Nos Jours*. 2ème édition refondue. Paris : Presses universitaires de France, 1995.

NGUYEN, Eric, *La politique étrangère des Etats-Unis depuis 1945: de Yalta à Bagdad*. Studyrama, 2004.

NIEDERGANG Marcel, *Les 20 Amériques latines*, Tome 3, Seuil, 1969, p. 119-130

RIEDER Markus, *Lignes ferroviaires régionales – ouvrir, fermer ou moderniser ? Obstacles juridiques, techniques, géopolitiques ou absence de volonté politique ?*, Genève, Schulthess, 2014, 388 p.

ROSIERE, Stéphane, *Géographie politique et géopolitique*, Ellipses, 2<sup>ème</sup> édition, 2009, 422 p

SIEGFRIED André, *Les routes maritimes mondiales*, Les Etudes rhodaniennes, volume 17, 1942, pp. 5-20

SUBRA Philippe, *La géopolitique de l'aménagement*, Perspectives géopolitiques, Armand Colin, 2014, 352 p

VAN DER POST, JanGeert, *El Largo Y Sinuoso Camino*. UCA. IHNCA. Managua, 2014.

VARGAS, Oscar-René, *Nicaragua Cambia, Todo Cambia*. Hivos. Managua, 2014.

## Documents officiels

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, *Contribuer au développement des infrastructures pour promouvoir l'intégration économique : le rôle des secteurs publics et privés*, Genève, 2013.

Coordinacion Lic. J. Rigobert Navas S. "Acuerdo Marco de Concesion E Implementacion Con Relacion a El Canal de Nicaragua Y Proyectos de Desarrollo." Editorial Juridica, June 2013.

———. "Ley No. 800. Ley Del Regimen Juridico De El Gran Canal Interoceanico de Nicaragua Y de Creación de La Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua." Editorial Jurídica, July 2014.

———. "Ley No. 840. Ley Especial Para El Desarrollo de Infraestructura Y Transporte Nicaragüense Atingente a El Canal, Zonas de Libre Comercio E Infraestructura Asociadas." Editorial Jurídica, Juin 2013.

Instituto Nicaragüense de Turismo. "Boletín de Estadísticas de Turismo de Nicaragua No. 24," 2013.

United Nations Conference on Trade and Development. "Etude Sur Les Transports Maritimes 2013," 2013.

———. "Review of Maritime Transport 2014," 2014.

OQUIST Paul, *The grand interoceanic canal in the economic development of Nicaragua, Central America and Latin America*, 2014

## Articles de revue

ARES Mathieu *et al.*, « La Chine et l'Amérique latine : le grand chambardement ? », *Revue Tiers Monde*, 2011/4 n°208, p. 65-82. DOI : 10.3917/rtm.208.0065

AUROI, Claude. "Tentatives d'intégration économique et obstacles politiques en Amérique latine dans la seconde moitié du XXe siècle." *Relations internationales* 137, no. 1 (April 7, 2009)

BENHAMMOU, Farid. "Nourrir l'humanité : une géopolitique de l'alimentation et de l'environnement." *Ecologie & politique* 38, no. 1 (June 1, 2009)

BIED-CHARRETON Marc, RAOUDHA Makkaoui, PETIT Olivier, et REQUIER-DESJARDINS Mélanie. "La gouvernance des ressources en eau dans les pays en développement : enjeux nationaux et globaux." *Mondes en développement* 135, no. 3 (October 1, 2006): 39–62. doi:10.3917/med.135.0039.

CARRIZO Silvina Cecilia, and VELUT Sébastien, "L'énergie dans le Mercosur." *Hérodote* 123, no. 4 (December 1, 2006): 88–106. doi:10.3917/her.123.0088.

CHAMORRO Carlos F. “Le ‘Pouvoir Citoyen’ d’Ortega Au Nicaragua, Démocratie Participative Ou Populisme Autoritaire?” *Problèmes d’Amérique Latine*, no. 71 (January 2009): 89–99.

DUCHATEL Mathieu, « La politique étrangère de la Chine sous Xi Jinping », *Hérodote*, 2013/3 n° 150, p. 172-190.

FREMONT, Antoine, and FREMONT-VANACORE Anne, “Géographie Des Espaces Maritimes.” *Documentation Photographique*, La documentation française, March 2015.

FISCHER Georges, « Les relations entre les Etats-Unis et la République de Panama », *Annuaire française de droit international*, volume 1, 1955, pp. 85-98

FREMONT Antoine, « Les routes maritimes mondiales : nouvel enjeu des relations internationales ? », *Revue Internationale et stratégique*, n°69, Armand Colin, 2008, pp.17-30

GALLAND, Franck. “Géopolitique de L’eau En Chine.” *Monde Chinois*, no. 15 (2008): 7–19.

GAUDIN, Jean Pierre. “L’acteur. Une notion en question dans les sciences sociales.” *Revue européenne des sciences sociales. European Journal of Social Sciences*, no. XXXIX–121 (November 1, 2001)

GIBLIN, Béatrice. “Nouvelle géopolitique en Amérique latine.” *Hérodote* 123, no. 4 (December 1, 2006)

GIRAUD, Véronique, and SINTOMER Yves. “Le Nicaragua, de La Révolution À La Mondialisation. Entretien Avec Sergio Ramirez, Ancien Dirigeant Du FSLN.” *La Découverte*, no. n°18 (May 2001): 119–30.

HUETE-PEREZ, Jorge A., TUNDISI Jose G., and ALVAREZ Pedro J. J.. “Will Nicaragua’s Interoceanic Canal Result in an Environmental Catastrophe for Central America?”

LANGUE, Frédérique. “Pétrole et révolution dans les Amériques.” *Hérodote* 123, no. 4 (December 1, 2006)

MOALLIC, Benjamin. “Les Usages Politiques de La Mémoire En Amérique Centrale (Nicaragua-El Salvador, 1992-2009).” *Problèmes d’Amérique Latine*, no. 86 (April 2012): 93–120.

MSLACK Brian, CALLA Robert, « Le canal de Panama à un carrefour géopolitique, réalités commerciales et environnement », *Revue études internationales*, volume 34, n°2, 2003.

ROUSSET Nathalie, « Impacts du changement climatique, sécurité hydrique et enjeux agricoles », *Perspectives chinoises*

SCELLE Georges, « La nationalisation du canal de Suez et le droit international », *Annuaire français du droit international*, Volume 2, 1956, pp. 3-19

SUTTO Lisa, KLEIN Olivier, « Grands projets d'infrastructures, construction géopolitique et enjeux environnementaux : analyse comparée du projet Lyon-Turin et du projet de franchissement du Détroit de Gibraltar », *Colloque international Environnement et transports dans des contextes différents*, Actes, ENP ed., Alger, 2009, p. 113-121

TAUNAY Benjamin, VIOLIER Philippe, « L'émergence au prisme du tourisme chinois », *EchoGéo* [En ligne], 21 | 2012

VIGARIE André, « Problèmes géopolitiques et géostratégiques maritimes autour du canal de Panama », *Acta geographica*, n°121, 2000.

## Articles de presse

BRUNET, Antoine. "Mais À Quoi Jouent Les Chinois Avec Leur Projet de Canal Au Nicaragua À 40 Milliards de Dollars Mais Aucune Rentabilité Économique Visible ?" *Atlantico.fr*. Accessed October 14, 2014.

CAVE, Damien. "Nicaragua Approves Building Its Own Canal." *The New York Times*, June 13, 2013, sec. World / Americas.

CHAVEZ, Kenneth. "Cardenal Miguel Hace Un Llamado a Familias a Apoyar Inicio Del Gran Canal de Nicaragua." *El 19 Digital - Portal de Noticias de Nicaragua*. Accessed February 18, 2015.

ENRÍQUEZ, Octavio, VILLA Santiago y MIR Wilfredo, "La 'Telaraña' de Wang Jing Y La Conexión Militar Con China." Accessed January 29, 2015.

KAHN, Carrie. "A Chinese Man, A \$50 Billion Plan And A Canal To Reshape Nicaragua." *NPR.org*. Accessed September 24, 2014.

KAIMAN Jonathan in. "China's Urban Sprawl Raises Key Question: Can It Feed Its People?" *The Guardian*. Accessed February 17, 2015.

LOPEZ BALODANO, Monica. "Si Acaso Hay Canal Será Hasta 2029 | La Prensa Noticias." Accessed February 20, 2015.

LUCAS, Gaëlle. "Panama, Nicaragua : l'Amérique Se Prépare À Une Guerre Des Canaux." *Lesechos.fr*. Accessed December 4, 2014.

SCHIAVENZA Matt. "Can The Enigmatic Chinese Businessman Behind The Nicaraguan Canal Complete The Project?" *International Business Times*, August 15, 2014.

MEMBREÑO, Cinthia. "El Canal Es Inviabile." *Confidencial*. Accessed January 15, 2015.

MIR, Wilfredo, and a Aburto Fotos de Carlos Herrera. "EL GRAN LAGO AMENAZADO." Accessed January 26, 2015.

OPPENHEIMER, Andrés. "NICARAGUA • Canal Du Nicaragua : Un Projet Mégalo et Dangereux." *Courrier International*. Accessed December 27, 2014.

REYMOND, Jean-Pierre. “Canal Du Nicaragua: Un Jeu D’échecs Géopolitique et Bien Des Mystères.” *La Tribune*, n.d. Accessed April 8, 2015.

WATTS, Jonathan. “Transoceanic Canal: Fears of Disruption on Nicaragua’s Caribbean Coast – Video.” *The Guardian*. Accessed February 17, 2015.

## **Webographie**

<http://hknd-group.com/>

## Annexe

# Si acaso hay Canal será hasta 2029

20/02/2015 La Prensa



- Obra tiene seis años para buscar financiamiento y diez para comenzar a funcionar, dice abogada Mónica López

Desde definiciones contempladas en el Acuerdo Marco de la obra canalera, la abogada ambientalista Mónica López Baltodano explica que HKND Group tiene a favor 16 años previos al comienzo de los cincuenta primeros años en funciones del Canal, por lo que la obra no estaría lista en cinco años, como ha indicado el Gobierno.

“Lo que yo interpreto jurídicamente es que realmente el punto de partida de los primeros cincuenta años es tal cual como lo dice la Ley, ‘a partir del inicio de las operaciones comerciales del Canal’, o sea, que mientras el Canal no entre en operaciones no están funcionando los primeros cincuenta años”, explicó López Baltodano.

“Lo que está funcionando es un plazo de 16 años: seis para el financiamiento y diez para la construcción, lo cual es contradictorio con lo que ellos (Gobierno y Comisión del Canal) dicen”, agregó López Baltodano.

La directora de la Fundación Popol Na explica que este punto es prácticamente desconocido, puesto que solo lo aborda el Acuerdo Marco de la Concesión y no la Ley de Concesión del Canal (Ley 840).

## **LO QUE INDICA LA LEY**

El artículo 3 de la Ley 840 señala que “se otorga una concesión exclusiva a favor del inversionista (HKND Group) y sus cesionarios (Gobierno de Nicaragua) para el desarrollo y operación de cada subproyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el MCA (Acuerdo Marco) por un término a partir del inicio de operaciones comerciales en El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, sujeto a las ampliaciones contempladas en el

MCA y prorrogable en cada caso por un período de cincuenta (50) años a elección del inversionista, período que comenzaría inmediatamente después del vencimiento del plazo inicial”.

López Baltodano indica que desde este artículo la propia Ley 840 remite al Acuerdo Marco y es en esta de donde se deduce la verdadera duración en el financiamiento, construcción e inicio de funciones del proyecto canalero.

El la cláusula 5.2 del Acuerdo Marco, titulada Término de Concesión, se desprende una serie de términos que van indicando diferentes períodos de la obra. El primero es la “fecha efectiva”, la cual parte del 14 de junio de 2013, día en que entró en vigencia la Ley 840.

Según explica López Baltodano, es a partir de la fecha efectiva que inicia a correr el tiempo de los primeros seis años que servirían, según el Acuerdo Marco, para conseguir la primera parte del financiamiento, la cual se limita a indicar “una cantidad que sea suficiente para cumplir los requisitos financieros”, pero no se establece el porcentaje de la cantidad total del costo del Canal (cincuenta mil millones de dólares).

## **UNA SALIDA VIABLE**

López Baltodano expresa que dentro de las cláusulas que contemplan los primeros 6 años o 72 meses, se indica que si no se recoge la cantidad suficiente para el proyecto se podría cancelar la concesión por este motivo.

“Incluso para nosotros hay una ventana de oportunidad en el sentido de que, una vez que pasen los primeros seis años si no están los reales (dinero), nosotros podemos exigir, de acuerdo con las cláusulas que ellos firmaron, que se cancele la concesión. ¿Por qué no lo dicen? Porque ellos no quieren que nadie sepa que ellos mismos arreglaron cláusulas en los escenarios que eso no se pueda hacer. Ellos solo dicen ‘el Canal va’”, comentó López Baltodano.

Seguido a los primeros seis años hay un período comprendido por diez años más para terminar de completar el dinero y concluir con la obra; sin embargo, según el Acuerdo Marco, el concesionario aun puede decir que no hará el canal húmedo, seguir los subproyectos y seguir con la concesión, aseguró López Baltodano.

2019 es el año que señala el Gobierno, HKND Group y la Comisión del Gran Canal para iniciar las funciones de la obra. Sin embargo, Telémaco Talavera no ha revelado qué tan seguro tienen a inversionistas interesados en la obra.

## **CÓMO CORREN LOS CIEN AÑOS**

La abogada ambientalista y directora de la Fundación Popol Na, Mónica López Baltodano, explica que los primero cincuenta años comienzan a partir del inicio de operaciones comerciales del Canal o las

operaciones comerciales de los otros subproyectos, tal como es señalado en el artículo 3 de la Ley de Concesión de Canal (Ley 840).

Posterior al cumplimiento de este período se puede sumar otros cincuenta años de concesión por medio de una prórroga adicional a elección del inversionista, lo cual considera es remoto que se niegue; esto también está contemplado en el artículo 3 de la Ley 840.

El inversionista podrá terminar los cien años de concesión sin necesidad de pagar un cargo adicional al Estado de Nicaragua y se le podrán conceder prórrogas adicionales que tienen que ser acordadas con la Comisión del Canal, este punto solo es detallado en la cláusula 5.2 del Acuerdo Marco de la concesión.

## RESUME

Le contenu de ce mémoire, dont l'objectif est de déterminer les véritables enjeux de la concession accordée à un investisseur privé chinois, l'entreprise Hong-Kong Nicaragua Canal Development Investment Co. Ltd. (HKND), dans le but de construire un canal interocéanique au Nicaragua, s'articule autour de plusieurs axes. Dans un premier temps, ce travail présente le projet officiel et met en évidence les termes juridiques primordiaux du partenariat entre l'entreprise HKND et l'Etat nicaraguayen. Dans un second temps, après une analyse de la viabilité d'un tel projet, ce travail présente les arguments qui démontrent l'implication ou l'absence du gouvernement chinois dans ce projet. Il développe ensuite les enjeux économiques et géopolitiques dans le cas où le commanditaire serait le gouvernement chinois ou seulement l'entreprise HKND. Enfin, cette étude s'intéresse à l'histoire culturelle et au contexte politique nicaraguayen qui influent directement sur la mobilisation qui s'organise pour s'opposer au canal interocéanique.

**Mots clés :** canal interocéanique, Nicaragua, entreprise HKND, Chine, Etats-Unis, géopolitique, histoire culturelle, mobilisation

## ABSTRACT

The content of this study, of which aims to determine the real stakes of the plot granted to a Chinese private investor, the Hong-Kong Nicaragua Canal Development Investment Co. Ltd. (HKND) enterprise, in order to build an interoceanic canal in Nicaragua, revolves around several axes. Firstly, this work presents the official project and highlights the juridical principal terms of the partnership between HKND and the Nicaraguan State. Subsequently after discussing the viability of the project, this study presents the arguments which demonstrate whether the Chinese government is involved in this project or not. Following this analysis, this study goes on to examine the economic and geopolitical stakes in the cases in which the backer were the Chinese government or the HKND enterprise alone. Finally, this study focuses on Nicaragua's cultural history and national political context which have directly influenced the formation of the protest movement against the construction of the interoceanic canal.

**Key words:** Interoceanic canal, Nicaragua, HKND enterprise, China, United States of America, geopolitics, cultural history, rallying.