

## Un nouveau canal transocéanique au Nicaragua (suivi de Cuba crée un grand port)

3 février 2014



COMAGUER

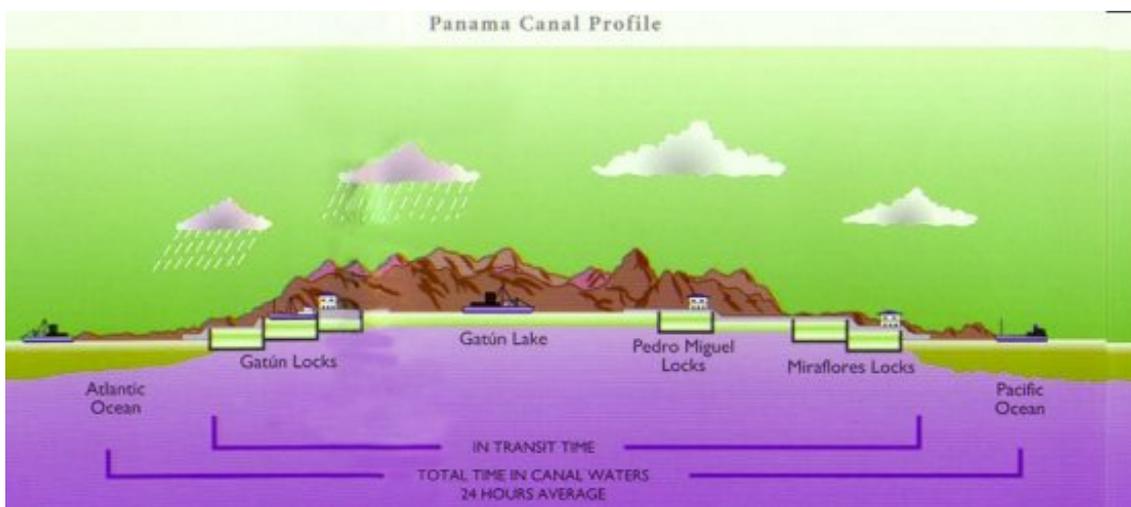
Le projet de nouveau canal transocéanique dont le principe avait été retenu par le gouvernement nicaraguayen prend corps et surgit au moment où le canal de Panama est, lui-même, en cours de doublement.

L'idée de doubler le canal de Panama, vieux d'un siècle, est ancienne et le gouvernement de Panama conscient des limites de l'ouvrage actuel aujourd'hui saturé avait fini par se lancer dans l'énorme chantier du doublement.

1Le doublement consiste à doubler les trois échelles d'écluse permettant d'accéder au point haut du canal : le lac de Gatun et de construire des écluses plus larges et plus longues pour permettre le passage de navires de plus grande taille.

Un appel d'offres international fut donc lancé pour cet élargissement en 2006. Le marché revint à un consortium international conduit par l'entreprise de BTP espagnole SACYR.

Le chantier débute en 2007. Les travaux conduits dans de conditions géographiques et climatiques difficiles .On se rappelle que la construction initiale du canal causa la mort de près de 30 000 ouvriers. Même si les techniques ont évidemment beaucoup changé un chantier dans la forêt équatoriale reste un chantier difficile. Les travaux ont subi de nombreux retards et ne sont réalisés aujourd'hui qu'à 70 %. Ils sont maintenant arrêtés en raison d'un conflit qui oppose le groupement des constructeurs et l'autorité du Canal, émanation directe du gouvernement.



Le groupement réclame une énorme rallonge budgétaire de 1,6 milliards de dollars en arguant que les données géologiques et techniques sur les terrains fournies par le client étaient insuffisantes et qu'en conséquence les devis initiaux ne peuvent plus être respectés. L'autorité du Canal fait jusqu'à présent la sourde oreille à ces demandes.

Conflit classique dans les grands travaux publics mais dont l'enjeu est énorme car mettant en jeu d'un côté la vie même des entreprises de construction de l'autre l'avenir du canal dont le doublement est retardé.

### **C'est alors que resurgit l'alternative !**

Elle s'incarne dans un milliardaire chinois de Hong Kong Wang Jing qui, à la tête d'une énorme entreprise HKND, vient de signer un accord avec le gouvernement du Nicaragua pour construire et exploiter pendant 50 ans un nouveau canal transocéanique à travers le Nicaragua. L'énorme chantier – 30 milliards d'Euros – doit débiter fin 2014.

Sur la carte, ce nouveau canal apparaît comme nettement plus long que celui de Panama. Mais une partie de son parcours se fait à travers un vaste lac naturel qu'il n'a qu'à traverser.

Avantage géographique le nouveau canal étant plus au Nord que le précédent les temps de navigation entre l'Extrême Orient (Chine, Corée, Japon) et les Etats-Unis seront raccourcis d'un bon millier de milles marins. Or près de la moitié du trafic actuel de Panama – environ 14 000 navires par an – est à destination ou en provenance de ports des Etats-Unis

La réalisation du Canal du Nicaragua va bouleverser l'économie des transports internationaux.

L'échec pour les Etats-Unis est énorme : après avoir arraché l'Etat du Panama à la Colombie pour en prendre le contrôle total, après avoir occupé militairement pendant plus de 60 ans la zone du canal qu'ils avaient soustrait à l'autorité de l'Etat panaméen créé par leurs soins, après avoir fait de cette zone, en y installant « l'école des Amériques », centre de formation des contre révolutionnaires et putschistes latino américains, après avoir probablement assassiné le président Torrijos qui avait obtenu en pleine période d'effervescence du tiers monde la souveraineté de l'Etat de Panama sur la Canal, après avoir tué en Décembre 1989 des milliers de civils panaméens pour s'emparer de leur agent indiscipliné Manuel Noriega, ils voient le monopole de la traversée transocéanique mis en cause par le Nicaragua, membre de l'ALBA, allié de Cuba et du Venezuela .

Le nouveau port de Mariel à Cuba – voire notre bulletin n° 262 – ne pourra que bénéficier de ce voisinage économiquement performant et politiquement amical.

Il se vérifie ainsi progressivement que les Etats-Unis ne parviennent plus à régenter leur arrière cour. Les Etats-Unis ne pourront pas occuper le Nicaragua comme ils l'ont fait de 1912 à 1933 pour empêcher la construction du canal du Nicaragua, ils ne pourront plus miner les ports nicaraguayens comme ils l'ont fait sous Reagan. Le Canal du Nicaragua est une déchirure dans la doctrine Monroe.

On peut sans risque pronostiquer que la dernière bataille impérialiste contre le nouveau canal sera le fait d'ONG écologistes étasuniennes ou de leurs relais sur place ou au Costa Rica voisin sous la forme d'une campagne internationale pour dénoncer les dangers pour l'environnement de la construction ce nouveau canal. Routine impérialiste où la sensibilité écologiste à géométrie variable s'émousse lorsque les armées étasuniennes détruisent et polluent pour des décennies un pays entier (Vietnam, Irak...).

COMAGUER

<http://comaguer.over-blog.com/>

EN COMPLEMENT

## Cuba crée un grand port



A 50 km à l'ouest de la Havane sur la côte nord de l'île, Cuba ouvre un nouveau port et autour de lui une zone économique spéciale directement inspirée des ZONES ECONOMIQUES SPECIALES ouvertes par la République populaire de Chine au début des années 80. Ces zones destinées à accueillir dans une série de ports chinois les investisseurs capitalistes étrangers ont permis une modernisation très rapide de l'industrie chinoise et la formation d'une classe ouvrière et technicienne abondante projetée en quelques années dans la technologie industrielle la plus avancée. S'il est incontestable que cette fraction de la nouvelles classe ouvrière chinoise a subi les conditions d'exploitation semblables à celles que les mêmes multinationales capitalistes imposaient à leurs salariés sous d'autres cieux, cette industrialisation de la Chine a d'une part stimulé la modernisation de l'industrie d'Etat ( qui reste aujourd'hui dominante dans la production globale) d'autre part permis à la Chine d'aborder le marché mondial en position excédentaire, ses exportations dépassant largement ses importations et garantissant à l'Etat chinois et à sa banque centrale non indépendante de tirer tous les avantages politiques d'une trésorerie florissante.

Le port et la zone industrielle ,appelée zone spéciale de développement, de Mariel ont donc pour objectif de faire pénétrer sous un contrôle très strict de l'Etat des capitaux étrangers qui bénéficieront de conditions favorables mais qui , outre le caractère formateur de la nouvelle classe ouvrière cubaine , aura en plus dans le cas cubain l'avantage de constituer une mise en cause directe de l'embargo. En effet aucun grand groupe capitaliste ne viendra s'installer là au cœur du marché de la Caraïbe et à moins de 100 km des côtes de Floride s'il ne peut exporter sa production. S'il est probable que les grandes firmes US seront réservées face à cette nouvelle opportunité, elles ne pourront rester longtemps indifférente au fait que leurs concurrents chinois, européens, brésiliens ou autres profiteront de l'aubaine. Ainsi sera vérifiée l'hypothèse selon laquelle la perte de l'hégémonie économique conduit progressivement à la perte d'hégémonie politique.

La création du nouveau ensemble industrialo-portuaire est en lui-même l'illustration de cette transformation.



La baie de Mariel est un excellent site portuaire qui permettra de décongestionner La Havane

La construction des infrastructures portuaires (quais- routes...) est revenue au groupe de BTP brésilien ODEBRECHT qui domine le marché latino américain. Les travaux - environ 1 milliard de dollars - ont été financés par un prêt du gouvernement brésilien. Le port, équipé de grues chinoises pourra recevoir les plus grands navires porte-conteneurs et pourra servir de centre de redistribution pour la Caraïbe de marchandises venues de Chine et d'ailleurs en passant par le canal de Panama dont les travaux d'élargissement s'achèvent. La gestion du nouveau port a été confiée à l'autorité portuaire de Singapour. Le port de Singapour, le second du monde après Shanghai, a pris en gérance des terminaux à conteneurs dans le monde entier : Italie, Belgique, Pays-Bas, Japon, Corée du Sud, Argentine, Panama.



Les nouvelles grues chinoises arrivées par mer sur un navire spécialisé sont maintenant en place à Mariel

Cuba s'insère ainsi de plein pied dans les réseaux du commerce international tout en gardant la maîtrise d'ensemble sur cet espace ouvert au capital étranger. Le territoire de la ZES est séparé administrativement du reste du pays, les flux de marchandise et de personnel sont contrôlés.

Le port de Mariel est symboliquement un énorme pied de nez et une sorte de réplique historique à l'enclave étasunienne de Guantanamo à l'autre extrémité de l'île. Guantanamo souveraineté perdue, occupation étrangère hostile et honteuse. Mariel, début du déblocage de l'île organisé depuis six décennies par le puissant voisin, reconquête du droit à commercer librement.

<http://comaguer.over-blog.com/>