Les projets de corridors interocéaniques en Amérique centrale

Échelles et enjeux

Lucile Medina

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/echogeo/17868>

DOI : [10.4000/echogeo.17868](https://doi.org/10.4000/echogeo.17868)

ISSN : 1963-1197

Éditeur

Pôle de recherche pour l'organisation et la diffusion de l'information géographique (CNRS UMR 8586)

Référence électronique

Lucile Medina, « Les projets de corridors interocéaniques en Amérique centrale », *EchoGéo* [En ligne], 49 | 2019, mis en ligne le 23 octobre 2019, consulté le 11 août 2021. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/17868> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/echogeo.17868>

Ce document a été généré automatiquement le 11 août 2021.

EchoGéo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND)

Les projets de corridors interocéaniques en Amérique centrale

Échelles et enjeux

Lucile Medina

Introduction

- ¹ L'Amérique centrale est une région du monde où les dynamiques transnationales sont multiples et anciennes, liées à la double dimension intercontinentale et interocéanique de l'Isthme. Les relations terrestres intercontinentales sont les plus anciennes et sont à l'origine du peuplement régional, tandis que la dimension interocéanique est apparue avec l'arrivée des Européens et la création d'une économie-monde atlantique (Hall et Pérez Brignoli, 2003). « Il y a plusieurs façons d'être un isthme » écrivait André Marcel D'Ans (1997 : 14), « corridor géographique de liaison et d'échanges, lieu de passage obligé ou regrettable barrière pour la navigation ». Historiquement, l'isthme centraméricain a été davantage envisagé comme un inconvénient qu'il convient de franchir au plus court et de n'aménager qu'en fonction de cette seule traversée. La fonction de passage transisthmique a en effet joué un rôle clé tandis que celle de pont terrestre n'a jamais été exploitée pleinement. Des dynamiques récentes créent des conditions nouvelles pour l'émergence d'un maillage de corridors dits logistiques, plus complet, encouragé dans le cadre de différents périmètres régionaux, Système d'Intégration Centraméricain (SICA) et Plan Puebla-Panama (2001) renommé Projet Mésoamérique. Certains sont déjà existants et il s'agit de les moderniser, tels le corridor intercontinental, selon l'axe longitudinal de l'Isthme, ou le corridor interocéanique de Panama. D'autres corridors interocéaniques ou bi-océaniques¹ sont en projet, visant à renforcer la connexion entre les deux façades maritimes Atlantique et Pacifique. L'Amérique centrale perçue, à juste titre, comme une région périphérique

du monde, se rêve, à travers ces différents projets, comme une plateforme multimodale stratégique dans le système mondial de transport de marchandises.

- 2 Cet article propose une synthèse actualisée et une mise en perspective des différents projets en cours² pour en interroger les dimensions territoriales et (géo)politiques à différentes échelles. Comment interpréter le nombre important de corridors et le maillage ainsi projeté ? Que nous disent ces projets sur les cadres prescripteurs qui les conçoivent, sur les enjeux géopolitiques et l'intégration régionale et sur le modèle de développement qu'ils induisent ? Comment s'inscrivent-ils dans un contexte continental déjà concurrentiel ?
- 3 En l'absence d'une littérature existant précisément sur ce sujet, la méthodologie adoptée repose tout d'abord sur des travaux de terrain réalisés au début des années 2010 dans le cadre de l'ANR TRANSITER (Dynamiques transnationales et recompositions territoriales : approche comparative dans les Suds 2008-2011) au Honduras et au Salvador, ainsi que de nombreux séjours en Amérique centrale. Cette approche empirique est complétée, d'une part, par une mobilisation de la littérature sur les projets d'intégration régionale ainsi que sur la question des corridors dans les Amériques ; d'autre part, par la réalisation d'une revue de la presse centraméricaine récente recensant les articles parus sur l'avancement des différents projets de corridors étudiés.
- 4 Dans un premier temps on s'intéressera à la genèse des projets de corridors liés à différentes logiques institutionnelles et géopolitiques régionales, en s'arrêtant sur trois projets de corridors interocéaniques les plus notables, et sur leurs caractéristiques physiques (réseaux, équipements) et non physiques (capital, ressources) (Debie et Comtois, 2010). Dans un deuxième temps, on interrogera ces projets à plusieurs échelles, à la fois par rapport aux attendus et à leur portée en termes de développement sur les territoires centraméricains, mais aussi leur viabilité, questionnée par la multiplication des projets de corridors à l'échelle continentale.

La dimension interocéanique de l'Isthme au cœur de la mondialisation

Des cadres institutionnels régionaux prescripteurs

- 5 Les projets de creusement d'un canal interocéanique dans l'Isthme centraméricain, pour relier ce que les Espagnols appelaient la « mer du Nord » (l'Atlantique) avec la « mer du Sud » (le Pacifique) datent de l'époque coloniale. Il faut donc replacer les initiatives actuelles dans une fonction de l'isthme inscrite dans l'histoire. La configuration géographique de la région s'y prête : un isthme étroit, long d'environ 3000 km, dont les deux façades littorales s'ouvrent sur deux océans. Pourtant, le réseau d'infrastructures terrestres dans la région est resté longtemps très médiocre, tant en qu'en termes de longueur que de qualité du réseau (CEPAL, 1953). Chaque pays a peu à peu développé un réseau routier reliant la capitale aux villes et ports principaux nationaux, les lignes ferroviaires quant à elles reliant uniquement les zones bananières aux ports les plus proches.
- 6 Il faudra attendre les années 1960 pour que soit pensé à l'échelle régionale un système de transport en Amérique centrale, dans le cadre de l'activation du Marché Commun

Centraméricain (MCCA). La principale réalisation sera la finalisation de la section centraméricaine de la Panaméricaine, véritable colonne vertébrale de l'Isthme (Medina, 2007). Ce n'est qu'après l'importante période de conflits dans la région, qui a paralysé l'intégration régionale de la fin des années 1960 à la fin des années 1980, qu'un agenda commun est relancé. Ainsi, à la fin des années 1990, dans le cadre de la réactivation du Système d'Intégration Centraméricain³ (SICA), l'idée de convertir l'Isthme en un « corridor logistique » de catégorie mondiale s'affirme (Sanchez, 1997 ; SIECA, 1999). Cette utilisation récurrente du qualificatif « logistique » dans les différents projets centraméricains de corridors coïncide avec la définition de Debie et Comtois (2010) selon laquelle un corridor est une séquence d'activités de distribution supportant un large éventail de fonctions au sein d'une région urbaine ou autrement dit un axe logistique intégré.

- 7 En 2001, une autre initiative régionale a été lancée, qui est venue s'inscrire en complémentarité mais a aussi réorienté certains objectifs en matière d'infrastructures de transport. Il s'agit du Plan Puebla-Panama (PPP) lancé par le Mexique en 2001, renommé en 2008 Projet Mésoamérique. Ce vaste plan de développement régional proposé par le président mexicain Vicente Fox, soutenu par la Banque Interaméricaine de Développement (BID), la Banque Centraméricaine d'intégration économique (BCIE) et la Commission économique pour l'Amérique Latine des Nations Unies (CEPAL), s'étend du Sud du Mexique à la Colombie⁴, débordant donc l'Amérique centrale. Ce plan répond à des objectifs différents du SICA puisqu'il ne s'agit pas d'un processus d'intégration régionale au sens politique mais d'une volonté d'articulation des efforts des pays partenaires en matière de développement et d'équipement. Considéré par ses partisans comme une opportunité de développement et d'intégration physique régionale, il a beaucoup été critiqué et présenté comme une entreprise néolibérale de recolonisation orchestrée en sous-main par les États-Unis (qui considèrent historiquement la région comme leur *back-yard*), du fait qu'il répond surtout aux intérêts du secteur privé nord-américain et non des populations de la région (Capdemont Ballina, 2011). Le volet transport en constitue un des secteurs prioritaires (BCIE, BID, CEPAL, 2001, p. 45-48)⁵. Dans ce domaine, la vision portée par le PPP est celle d'un grand isthme américain qui posséderait une valeur stratégique intrinsèque du fait de sa situation de pont terrestre et interocéanique, valorisée par deux trames potentielles de communications terrestres : une trame longitudinale à l'échelle du transnational proche, reliant l'isthme à l'Amérique du Nord (vers le Sud, la Panaméricaine s'interrompt à la frontière colombienne), et une trame transversale pensée à l'échelle du transnational lointain, exploitant les passages transisthmiques les plus aisés entre les deux façades océaniques. Les projets du PPP, encore en cours de réalisation, poursuivent l'objectif de renforcer les deux trames viaires et de créer des corridors connectés entre eux et articulés au trafic maritime, afin de créer un espace ouvert caractérisé par la connectivité, l'accessibilité et la réduction des coûts pour structurer une nouvelle géographie économique de l'Isthme... et attirer les investisseurs.
- 8 Le Réseau International de Routes Mésoaméricaines (RICAM) est le programme emblématique du PPP en matière de transport, signé en 2002. Il a été intégré dans l'agenda de travail du SIECA et du COMITRAN, Conseil Sectoriel Centraméricain des Ministres des Transports (CEPAL, 2004), de telle sorte qu'en matière de transports, les objectifs du PPP-Plan Mésoamérique et du SICA se fondent.

Illustration 1 – Les corridors projetés en Amérique centrale

- 9 Le RICAM promeut la notion de corridor logistique, qui ne se résume donc pas aux seules infrastructures de transport terrestre mais inclut tout un système de plateformes logistiques portuaires et aéroportuaires, ainsi que des dispositifs de facilitation des échanges et des contrôles douaniers. 13000 km de modernisation ou de construction de voies routières ont ainsi été projetés, correspondant à cinq corridors, pour partie réalisés aujourd'hui :
- Le *Corridor Pacifique* : sa modernisation est une priorité appuyée par la BID car il dessert les principaux foyers économiques de la région et constitue aujourd'hui une voie alternative moins montagneuse que la Panaméricaine.
 - Le *Corridor Atlantique* : il devrait relier l'ensemble de la façade caraïbe centraméricaine mais seule sa partie septentrionale est achevée.
 - Le *Corridor Touristique Caraïbe* : il connecte progressivement les aires touristiques depuis Cancún jusqu'à la côte du Honduras.
 - Les *Corridors Logistiques Interocéaniques* appelés « canaux secs » : ils ambitionnent de relier les façades Atlantique et Pacifique. Les axes potentiels recensés sont : Salina Cruz – Coatzacoalcos (Mexique) ; Puerto La Unión (Salvador) – Puerto Cortés (Honduras) ; Puerto La Libertad (El Salvador) – Puerto Cortés (Honduras) ; Puerto de Acajutla (El Salvador) – Puerto Barrios ou Puerto Santo Tomás de Castilla (Guatemala) ; Puerto Quetzal – Puerto Barrios ou Puerto Santo Tomás de Castilla (Guatemala) ; Puerto Limón-Moín – Puerto Caldera (Costa Rica) ; Panama – Colón (Panama). Seul le dernier existe pour l'heure et a été modernisé.
 - Les *ramifications et connexions complémentaires* : ces tronçons routiers connectent les principaux corridors entre eux.
- 10 On peut lire dans ce schéma de transports une vision répondant à trois échelles de finalités. L'intention initiale des pays centraméricains réunis depuis les années 1950 au sein de l'ODECA était d'améliorer le réseau de transport régional (en densité et qualité des infrastructures) pour d'abord faciliter les échanges de marchandises à l'intérieur de leur marché commun. Encore aujourd'hui au sein de l'Amérique centrale, 90 % des marchandises transitent par voie terrestre or le coût du transport est cher : transporter

une tonne de marchandises coûte environ 0,17 dollar par km, plus qu'en Afrique (0,13) ou dans les pays du Nord (0,10) (Balcares, 2018). L'amélioration des infrastructures et de la logistique le long de quelques corridors se pose donc encore comme une priorité.

- 11 Deux autres finalités ont pris plus d'importance dans le Plan Puebla Panama, en liaison avec les marchés extérieurs. L'amélioration du réseau doit permettre de mieux évacuer les productions régionales et de faciliter leur exportation vers les marchés extérieurs. Le corridor interocéanique entre le Honduras et le Salvador est ainsi présenté comme offrant une porte d'exportation directe sur le Pacifique, par exemple aux bananes produites dans le nord du Honduras ou au Nicaragua qui jusque-là transitent par le canal de Panama. Il en est de même pour le corridor guatémaltèque qui prétend qu'il profitera à l'ensemble du triangle nord de l'Isthme (Guatemala, El Salvador, Honduras) en mettant les productions des trois pays à portée rapide des marchés d'exportation via des ports d'embarquement sur les deux façades océaniques.
- 12 Enfin, le réseau projeté de corridors interocéaniques doit également servir à faire transiter des marchandises allogènes d'une façade océanique à une autre, en s'inscrivant dans des systèmes de corridors multimodaux mondiaux. Dans un contexte de croissance des échanges maritimes et notamment trans-Pacifique, un des objectifs centraux poursuivis en Amérique centrale, dans le cadre des plans régionaux de transports, est de proposer un service qui vise essentiellement des marchandises venant d'Asie ou de la côte Ouest des États-Unis. Celles-ci traverseraient l'Amérique centrale pour être ré-embarquées sur la façade caraïbe à destination de l'Europe ou de la côte Est des États-Unis.
- 13 La dimension régionale et la poursuite de l'intégration centraméricaine et plus largement mésoaméricaine sont fortement affichées. Pourtant, la profusion de projets de corridors vient contredire le discours et trahit l'absence d'une vision régionale concertée et la fragilité générale de l'intégration centraméricaine souvent soulignée (Solis Rivera, 2000 ; Létrilliart, 2009 ; Rodríguez Chaves, 2015). Comme le constate Létrilliart (2015 : 243) pour les infrastructures portuaires en particulier, « loin de contribuer à la complémentarité des économies locales, cette situation les met en concurrence et les conduit à rechercher un bénéfice national, au détriment des politiques d'intégration ». Le SICA et le PPP n'ont pas arbitré ni soutenu un corridor qui aurait pu être identifié comme plus exécutable (pour des raisons financières, politiques ou d'ingénierie), pour concentrer les efforts et les financements et donner une impulsion plus efficace. Cela traduit la faiblesse des institutions régionales et l'absence de réelle concertation entre les pays. Au contraire de cela, plusieurs projets soutenus par la BID⁶ se retrouvent en compétition. Les ports de la Caraïbe guatémaltèque et hondurienne, Santo Tomás et Cortés, se situent par exemple à peine à 100 km de distance et apparaissent tous deux comme têtes de pont de projets de corridors interocéaniques. Or, il est peu envisageable que deux ports si proches se développent sans entrer en concurrence, dans le contexte qui est celui de l'Amérique centrale.
- 14 La construction du RICAM est loin d'être achevée et la récente Politique Cadre Régionale de Mobilité et Logistique lancée en 2018 par le Secrétariat d'Intégration Économique Centraméricaine (SIECA) poursuit ainsi toujours l'objectif de rendre les transports régionaux plus efficaces, rapides, et sûrs. Le but affiché est toujours de faire de l'Amérique centrale une « plateforme logistique de classe mondiale pour le transport de marchandises et de passagers »⁷.

- 15 Le réseau d'infrastructures terrestres reste encore aujourd'hui très inégal. Le versant Pacifique de l'Isthme centraméricain est bien desservi par la route panaméricaine et un second axe littoral plus récent (réalisé aux deux-tiers environ des 3 600 km de sa longueur potentielle), tandis que le versant Atlantique souffre encore d'être très mal connecté. Au Nicaragua par exemple, aucune route asphaltée ne dessert encore la côte caraïbe (prévue fin 2019).
- 16 Transversalement à l'Isthme, le seul corridor interocéanique qui fonctionne réellement comme tel demeure celui du Panama, associant canal (inauguré en 1914), voie ferrée et autoroute. Il se distingue par son volume d'activité (plus de 13 795 passages de bateaux comptabilisés en 2018) et est clairement un axe utilisé pour le passage de marchandises allogènes⁸. Les ports situés aux extrémités du canal, Balboa et Colón, qui se placent au 1^{er} et 3^e rang des ports conteneurisés pour l'Amérique latine (chiffres CEPAL 2018) sont les seuls de cette importance en Amérique centrale, même si les investissements en nouveaux quais et portiques réalisés à Puerto Cortés (Honduras) et à Moin-Puerto Limón (Costa Rica)⁹ permettent à ces ports d'accueillir, depuis 2018 et 2019 respectivement, des navires super post-panamax¹⁰ et montent au nombre de trois (avec Balboa depuis 2006) les ports centraméricains de cette catégorie.

Trois projets interocéaniques en perspective

- 17 La liste des projets du RICAM ainsi que la carte réalisée montrent qu'une demi-douzaine de corridors interocéaniques sont envisagés, qui viendraient compléter voire concurrencer le canal de Panama. Nous avons choisi de présenter les trois initiatives qui, bien que toutes inabouties pour l'heure, sont les projets qui semblent, ou ont semblé, les plus avancés (financement, tracé arrêté, pré-études, voire avancée des travaux) : le corridor traversant le Guatemala (dans une variante du tracé initial du PPP), le corridor reliant la façade Pacifique du Salvador (Puerto La Unión) à la façade caraïbe du Honduras (Puerto Cortés), et le projet de creusement d'un canal au Nicaragua, qui ne s'inscrit pas dans les projets du RICAM et relève d'une initiative nationale propre avec appel à des investissements chinois. Par souci de synthèse, le tableau ci-dessous présente les grandes caractéristiques des trois projets : le type d'infrastructure envisagée, leur tracé, leur état d'avancement et leur portage institutionnel et financier. Quelques-uns des éléments marquants pour chacun sont commentés à la suite.

Tableau1 – Caractéristiques des trois principaux projets de corridors interocéaniques en Amérique centrale

	Nature et capacité du projet	Longueur et tracé	Ports têtes de corridor	Coût annoncé	Etat d'avancement	Portage et financement

Corridor interocéanique du Guatemala	Corridor multimodal : autoroute, voie ferrée, 5 oléoducs, zones industrielles. Capacité de 7,6 millions EVP/an	372 km le long de la frontière sud, 33 tunnels, 21 viaducs	À construire	10 à 12 milliards \$	Lancé en 2001. Procédure d'expropriation d'environ 3700 terrains engagée en 2013 mais pas aboutie, relancée en 2018. Travaux pas engagés	État guatémaltèque promoteur Concession à Corridor Interocéanique du Guatemala S.A.* Financement BID
Corridor interocéanique El Salvador-Honduras	Autoroute à double voie Capacité actuelle de 1 million EVP pour Puerto Cortés	393 km, tracé binational (passe par le poste frontière d'El Amatillo)	Puerto La Unión (Salvador) et Puerto Cortés (Honduras)	410 millions \$	Au Honduras : travaux autoroutiers commencés dans les années 2000 et achèvement prévu en 2019. Modernisation de Puerto Cortés en 2018 Au Salvador : aucun avancement de l'autoroute (46 km), modernisation de Puerto La Unión en 2010	État hondurien promoteur à travers Invest-H (Inversiones Estratégicas en Honduras) Concession autoroutière à un consortium privé équatorien et péruvien Financement : Banque Mondiale, BID, BCIE, Banque de Développement du Brésil Concession de Puerto Cortés : International Container Terminal Services Inc. à travers Operadora Portuaria Centroamericana S.A. Pas de concession pour La Unión (géré par l'État)

Grand canal du Nicaragua	Canal maritime large de 230 mètres au minimum (pour super post-panamax)	278 km via le Lac Cocibolca (tracé arrêté en 2014)	Brito et Punta Gorda (petits ports à agrandir)	50 milliards \$	Projet ancien déclaré viable en 2006 et voté en 2013 (loi 840) Travaux pas engagés	État nicaraguayen promoteur. Concession de 50 ans de toutes les infrastructures (canal, ports, zones d'activité...) au groupe Hong Kong Nicaragua Development (HKND)
--------------------------	---	--	--	-----------------	---	---

* Guatemala : Centre Logistique International San Luis S.A. pour gérer le port du Pacifique, Centre Logistique International San Jorge S.A., pour gérer le port de l'Atlantique et Pont Terrestre S.A. pour gérer le chemin de fer (Arce, 2011).

Sources : Rapports du PPP, littérature académique et presse centraméricaine. Auteur : Lucile Medina, 2019.

Les « canaux secs » dans le Triangle Nord de l'Isthme

- 18 Les deux projets de corridors interocéaniques les plus avancés se localisent dans la partie nord de l'Isthme, portés par le Guatemala pour l'un, et par le Salvador et le Honduras pour l'autre. Il s'agit dans les deux cas de corridors terrestres, qu'en Amérique centrale on appelle couramment « canaux secs ». Ils reproduisent le rôle de canaux maritimes ordinaires et sont par conséquent comme eux relativement courts (Rodrigue *et al.*, 2017). L'expression de « pont terrestre » est parfois aussi employée pour ces projets multimodaux reliant deux ports, qui peuvent combiner rail, route et oléoducs.
- 19 Alors qu'il semblait le projet peut-être le plus engagé au début de la décennie¹¹, le corridor logistique porté par le Guatemala a pris beaucoup de retard¹². Ce projet présente l'avantage de ne traverser qu'un seul pays, mais son infrastructure multimodale très ambitieuse (Pastor Gómez, 2016) et très coûteuse, sans compter les ports restant à construire à ses extrémités (voir tableau 1 pour l'ensemble de ces caractéristiques), en sont les points débilants. Les premières difficultés ont surgi en 2013, relatives au défaut de paiement des indemnités des expropriations prévues¹³. Depuis, malgré les annonces de relance du projet, pas abandonné officiellement, rien ne permet d'envisager le démarrage prochain des travaux de construction.
- 20 L'autre projet de canal sec développé par le Salvador et le Honduras, est presque achevé¹⁴. L'ambition (une simple autoroute) et le coût sont moindres qu'au Guatemala et le gouvernement hondurien a joué un rôle actif. La section hondurienne de l'autoroute est presque achevée (illustration 2) et depuis fin 2018, Puerto Cortés, à l'extrémité caraïbe, peut accueillir des super post-panamax¹⁵ et fait partie du programme CSI (Initiative sur la Sécurité des Conteneurs) qui facilite l'entrée des conteneurs sur le sol étasunien¹⁶. Il apparaît donc en condition de répondre aux exigences de fonctionnement d'un corridor sec. En revanche, le Salvador n'a pas démarré les travaux sur les seuls 46 km de voie qui le concernent, et cela pénalise très

fortement l'activité du port de La Unión qui a été modernisé au début de la décennie. Le port se trouve confronté à deux problèmes qui sont liés. En l'absence de l'autoroute qui devrait le desservir, son activité est très réduite. Le port de Acajutla, qui se trouve plus près de la capitale salvadorienne, continue d'avoir une activité beaucoup plus importante. Le port de La Unión n'a accueilli aucun porte-conteneurs depuis 2013 alors qu'il avait été modernisé à cet effet¹⁷ et que le gouvernement salvadorien affirmait en 2005 que le port modernisé accueillerait trois à quatre fois le trafic de Puerto Cortés à l'horizon 2015¹⁸. L'autre handicap qui découle de cette très faible activité et en même temps contribue à la maintenir, est que l'État salvadorien n'a pas réussi depuis dix ans à concéder l'exploitation du port malgré plusieurs appels d'offre. La situation semble dans l'impasse face à ce terminal portuaire en déshérence dont la maintenance coûte cher¹⁹. Il est difficile dans ce contexte de comprendre que les travaux sur la section hondurienne du corridor autoroutier ne soient pas une priorité du gouvernement, si ce n'est les conflits entre forces politiques qui paralysent la décision²⁰.

Illustration 2 – Corridors en construction au Honduras

À gauche : dans le département de Comayagua. À droite : dans le département frontalier de La Paz.
Auteur : L. Medina, 2012.

Le Grand Canal du Nicaragua, un acte géopolitique à part

- 21 Le creusement d'un canal maritime traversant le Nicaragua n'était pas identifié dans le réseau de corridors promu par le Plan Puebla Panama. Le caractère à part de ce projet traduit l'isolement régional croissant du Nicaragua et de son président Daniel Ortega en raison de ses positions politiques et des dénonciations de corruption²¹ et de népotisme qui pèsent sur son gouvernement. Le projet de canal représente pour le pays un enjeu de repositionnement politique sur la scène internationale, tout comme le traduisait déjà son adhésion à l'ALBA²², et de rapprochement avec son nouvel allié la Chine, de plus en plus présente en Amérique latine et pour laquelle le contrôle d'une nouvelle voie maritime répondrait à ses intérêts économiques et à l'augmentation de ses échanges avec le Brésil ou le Venezuela. Cette œuvre qui serait titanesque a beaucoup fait parler d'elle en raison notamment des promoteurs du projet, le chef de l'État nicaraguayen, ancien leader révolutionnaire sandiniste aujourd'hui très controversé, et un milliardaire chinois, Wang Jing, sans expérience dans les travaux publics. Le coût impressionnant du projet (50 milliards de dollars) l'opacité des financements et l'ombre du gouvernement chinois derrière le projet ont alimenté les fantasmes.

- 22 Ce projet vient concrétiser des ambitions historiques du Nicaragua.. Un ouvrage très documenté recense 72 projets de construction au Nicaragua depuis la période coloniale (Van der Post, 2014). Le projet resurgi à la fin des années 1980. Un rapport d'une commission gouvernementale déclare la viabilité technique du canal en 2006, au regard des conditions topographiques, géologiques et hydrologiques du terrain ainsi que de la technologie existante en matière d'ingénierie de construction (Comisión de Trabajo del Gran Canal, 2006). Les lois nicaraguayennes 800 de 2012 puis 840 de 2013 déclarent le canal d'intérêt national et précisent son régime juridique et ses conditions d'exploitation, dont les droits exclusifs concédés au groupe Hong Kong Nicaragua Development Investment Company (HKND) holding ad-hoc créée par Wang Jing, pour planifier, construire et exploiter le canal, deux ports, des zones de libre-échange, un aéroport international, un oléoduc, une voie ferrée, et toute autre infrastructure que le concessionnaire jugerait nécessaire²³. Les dimensions du canal prévues permettraient de faire transiter les navires super post-panamax mais la distance à parcourir est également trois fois plus importante qu'à Panama, rendant la durée de la traversée défavorable (30 heures estimées contre 9 heures pour Panama en moyenne).
- 23 Depuis 2015, le projet est à l'arrêt²⁴. L'annonce d'une perte importante de la fortune de Wang Jing à la bourse chinoise a mis un premier coup d'arrêt au projet. Est venue s'y ajouter la crise politique et sociale aiguë qui agite le Nicaragua depuis avril 2018, qui ne permet pas d'envisager une relance prochaine du projet.
- 24 Au-delà de leur inachèvement, les trois projets centraméricains examinés ici présentent un certain nombre de points communs. Leur mode de financement fait appel à un partenariat public-privé (PPP). Les États porteurs du projet, créent les conditions politiques (en termes de législation) et financières favorables. Ils délèguent ensuite la construction à des groupes privés en échange d'une concession sur la gestion future de l'infrastructure. Régulièrement reportés²⁵, ces différents projets se sont heurtés à des difficultés économiques, liées à la défaillance des investisseurs. L'opacité des financements supposés est également un dénominateur commun des deux projets à l'arrêt (Guatemala et Nicaragua) (Arce, 2011). En revanche, les projets suscités dans le cadre du Plan Puebla Panama (et également l'élargissement du canal de Panama) s'opposent au projet nicaraguayen de canal maritime par le soutien qu'ils ont reçu de la Banque Interaméricaine de Développement (BID). Cela donne bien à voir le nouvel équilibre géopolitique régional, à travers les soutiens accordés par la BID d'un côté, dont les États-Unis sont le principal actionnaire, et la Chine de l'autre.
- 25 Les conjonctures politiques ont également affecté l'avancement des trois projets. Il a pu s'agir de conflits d'intérêts au Salvador, ou plus nettement du coup d'État au Honduras en 2009 qui a stoppé l'aide internationale et les réalisations durant quelques années, ou encore au Nicaragua de la crise politique qui s'est accentuée depuis 2018 dans un contexte de népotisme et de corruption. Le contexte géostratégique régional explique aussi le retrait de certains investisseurs, dont en 2006 l'annonce de l'élargissement du canal de Panama. Les autres projets qui avaient été lancés au tout début des années 2000 ont perdu beaucoup de leur intérêt aux yeux des investisseurs après le démarrage des travaux d'élargissement du canal de Panama (décision parfois expliquée comme étant une réaction au projet de canal au Nicaragua)

Ancrage territorial, modèle de développement et viabilité économique : des interrogations à plusieurs échelles

Les attentes générées par les corridors en termes de développement à l'échelle nationale

- 26 Les projets de corridors génèrent de grandes attentes en matière de développement économique et humain dans chaque pays concerné. L'Amérique centrale est une région qui accuse des indicateurs de développement en faible progression²⁶ et présente des niveaux de pauvreté et d'inégalités élevés. On comprend donc que les bénéfices supposés des grands projets de construction d'infrastructures apparaissent pour beaucoup comme des opportunités de croissance économique à saisir (Márquez Domínguez et Díaz Diego, 2016). Chaque pays soutient ainsi son projet de corridor dont la « vision stratégique » promet de le convertir en « centre logistique » des Amériques. Bien que ce soit surtout le Triangle Nord de l'Isthme qui se positionne, ce qui va de pair avec la construction d'une union douanière entre le Guatemala, le Honduras et le Salvador, le Nicaragua et le Costa Rica ne sont pas exempts de projets. Ceux-ci répondent à une recherche de reconnaissance et d'un statut sur la scène politique internationale mais également à un objectif de développement économique et social national (Parthenay, 2016). L'argumentaire des projets fait miroiter une accélération conséquente de la croissance, en attirant des investisseurs et des activités de transport, portuaires et industrielles. Le Grand Canal du Nicaragua a ainsi été présenté par le gouvernement de Daniel Ortega comme un sésame économique et même une excellente affaire dans laquelle le Nicaragua n'investirait rien et fournirait seulement le terrain, tout en percevant une rente annuelle de dix millions de dollars et 51 % des actions du canal au terme de la concession de cinquante ans.
- 27 Les arguments économiques des promoteurs des projets s'appuient à la fois sur les perspectives de croissance de l'emploi et sur l'accès facilité aux marchés extérieurs que ceux-ci offriraient. Les corridors sont présentés d'abord comme générateurs de sources d'emploi, ce qui est évidemment un aspect crucial dans une région où une part importante de la population vit des emplois précaires du secteur informel ou est contrainte à l'émigration. Au Guatemala, Système Interocéanique du Guatemala S.A. promet ainsi 30 000 emplois directs apportés par le fonctionnement du corridor sec. Au Nicaragua, le gouvernement en annonce près de 50 000 durant la phase de construction du Grand Canal, puis 25 000 pour en assurer la gestion, 30 000 liés à la création de zones franches et 38 000 dans les activités d'exportations (Márquez Domínguez et Díaz Diego, 2016). Envisagée dans tous les documents de projets de corridors, la création de zones économiques franches, dans les ports mais aussi le long des infrastructures terrestres, alimente l'espoir d'une génération d'emplois pérenne, une fois la phase de construction terminée. Les gouvernements promoteurs des projets insistent notamment sur les bénéfices qu'en retireraient les périphéries nationales, souvent mal connectées et en retard de développement, par lesquelles sont censés passer les futurs tracés (c'est le cas des trois projets examinés dans cet article). À cet effet, l'opérateur du corridor guatémaltèque annonce sur son site qu'il s'engagera à redistribuer chaque année une partie des profits aux municipalités traversées ainsi qu'aux familles expropriées. Pour insister sur l'adhésion des populations locales au projet, l'« Alliance Public-Privé

depuis le Local », partenaire du projet du corridor guatémaltèque, a mis en ligne depuis 2015 une vingtaine de petites vidéos des « témoignages de foi et de confiance » d'habitants de la zone qui disent leur espérance dans le projet²⁷.

- 28 Dans les projets, sont également mises en avant les nouvelles facilités d'accès aux marchés extérieurs qui seraient permises par la présence de corridors et dont bénéficieraient les producteurs nationaux pour accéder aux marchés. Ainsi dans plusieurs articles consacrés à l'avancement des travaux du corridor interocéanique Puerto Cortés-Puerto La Unión, la presse hondurienne insiste sur l'amélioration des conditions de vie à venir pour les populations de la frange frontalière des départements de La Paz et de Valle une fois le corridor achevé (désenclavement, accès plus rapide vers la capitale, meilleure évacuation des produits, perspectives d'emplois). D'une manière générale, Rodrigue, Comtois et Slack (2017) ont souligné cet impact positif des corridors terrestres. Les auteurs relèvent que, même si ces derniers présentent l'inconvénient de la rupture de charge aux deux extrémités (ce qui ajoute des coûts et des retards ainsi que des économies d'échelle limitées), ils représentent néanmoins des options d'acheminement pouvant stimuler les importations et les exportations nationales et le développement d'activités logistiques. Les auteurs font remarquer que l'empreinte sur le développement régional est beaucoup moins évidente dans le cas des canaux maritimes, qui ne sont que des points de passage. Dans ce sens, il est à remarquer que le projet nicaraguayen ne prévoit de zones d'activités liées qu'aux extrémités portuaires.
- 29 L'ensemble des bénéfices économiques promis génèrent donc des espoirs et les populations dans leur majorité adhèrent aux projets, Elles y voient une chance de développement pour le pays et de sortie de la misère pour la population. Il n'y a qu'au Nicaragua que l'opposition est plus virulente et la société civile plus partagée, comme nous le verrons plus loin. On peut cependant interroger le modèle de développement sous-tendu par ces politiques de construction de corridors, leur inscription territoriale et leurs bénéfices sociaux.

Un modèle de développement régional discuté

- 30 Les différents projets de corridors centraméricains sont, à l'image de celui du Guatemala, présentés par leurs promoteurs comme « un nouveau modèle de développement, intégral, participatif et inclusif » (Arce, 2011). Ils sont même justifiés comme étant une exigence pour le développement. Mais de quel développement parle-t-on ? Les différents projets de transports centraméricains rentrent dans la catégorie des mégaprojets, qualification dont ils se prévalent par ailleurs. Les mégaprojets peuvent être définis comme les projets de construction d'infrastructures « qui transforment le paysage de façon rapide, intentionnelle et profonde sous des formes très visibles, et qui nécessitent l'intervention coordonnée du capital et de la puissance étatique. » (Gellert et Lynch, 2003, p. 18). Les auteurs classent les mégaprojets en quatre catégories : infrastructures, industries extractives, production (plantations forestières industrielles, zones franches et parcs industriels) ; consommation (grands complexes touristiques, centres commerciaux, etc.). Ils mettent également en évidence leur plus grand impact dans les pays du Sud, pour des raisons liées à l'engagement important de la Banque Mondiale, ou encore au poids des sociétés multinationales qui transfèrent des technologies vers les États en développement et en définissent les orientations.

- 31 En Amérique latine en particulier, une littérature critique importante analyse les mégaprojets au prisme des conflits socio-environnementaux et des mouvements de mobilisation qu'ils ont suscités dans les deux dernières décennies. Pour l'Amérique centrale, on peut citer parmi les travaux récents, Villafuerte Solis (2014) et Bran-Guzmán (2017). Ces mégaprojets s'inscrivent dans le modèle extractiviste de développement, très controversé (pour l'Amérique latine : Gudynas, 2009 ; Massuh, 2012 ; Puyana Mutis, 2017 ; Gudynas 2018). Le modèle extractif peut-être défini comme "un type d'appropriation des ressources naturelles de grand volume et/ou de haute intensité, où la moitié ou plus sont exportées comme matière première, sans transformation industrielle ou avec des transformations limitées" (Gudynas, 2018, p. 62). Les travaux sur l'extractivisme mobilisent le concept d'accumulation par dépossession développé par David Harvey (2010), pour l'analyser en termes de déprédation et de pillage des ressources au détriment des populations et de leurs territoires. Ce modèle n'est pas nouveau en Amérique centrale, l'exploitation coloniale comme ensuite les formes d'activités développées par les compagnies bananières à la fin du XIX^e siècle s'y apparentaient déjà. Mais un des changements est l'implication plus forte des acteurs étatiques, y compris progressistes, qui conduit à parler de néo-extractivisme.
- 32 Concernant les infrastructures de transports telles que les corridors commerciaux en particulier, leur rôle sur les recompositions territoriales et sur le développement des activités extractives a été largement mis en évidence (Bender, 2001 ; Gudynas, 2009 ; Roux et Acevedo, 2015 ; Gudynas, 2018). Les différents auteurs identifient l'accès des productions régionales aux marchés extérieurs comme une composante principale des grandes infrastructures de transport régional, et s'accordent pour considérer que celles-ci participent par là-même à l'essor du modèle extractiviste, Gudynas (2009) pointe dans toute l'Amérique latine le développement des enclaves productives connectées aux corridors de transport ou d'énergie et orientés vers les ports d'exportation.
- 33 En Amérique centrale, le modèle de développement majeur est basé désormais sur une priorité aux exportations de produits primaires, faiblement transformés et une ouverture aux marchés extérieurs (avec une grande dépendance au marché étasunien). Les activités minières à capitaux étrangers et les grandes plantations commerciales de palme africaine et d'ananas y connaissent une forte croissance. Pour Villafuerte Solis (2014), sous l'impulsion des traités de libre commerce avec le Mexique puis les États-Unis, ainsi que du Projet Mésoamérique, la région centraméricaine est même devenue l'un des espaces de plus grande signification du modèle extractiviste agri-minier-énergétique. Dans le domaine des transports, le RICAM doit répondre à l'objectif de permettre une meilleure connectivité intra et extrarégionale, à même d'attirer davantage d'IDE. Tout donne donc à penser que les projets de corridors vont accélérer le développement des activités productives régionales, textiles d'une part (qui représente un secteur important) mais aussi minières, énergétiques, ou encore des monocultures d'exportation. Selon la vision critique de Roux et Acevedo (2015, p. 402), « le réaménagement de la région s'effectue à travers un découpage en zones d'intérêt économique spécifiques (environnement, agro-industrie, industrie d'assemblage, extraction minière) qui n'a de cohérence que dans la mesure où il s'insère dans le cadre de politiques d'intégration régionale permettant de connecter les différents segments directement avec les marchés extérieurs. L'exploitation des ressources ne sert donc pas

le développement de la région pour elle-même, mais se limite à incorporer certaines de ses enclaves à la dynamique de l'économie mondialisée ».

- 34 Le parallèle que l'on peut faire avec les analyses du programme d'infrastructures de l'Initiative pour l'Intégration de l'Infrastructure Régionale Sudaméricaine (IIRSA)²⁸ au sud du continent est évident. Celui-ci, largement discuté, est également l'outil d'un nouveau régionalisme ouvert porté par les banques régionales de développement, au premier rang desquelles la BID (Palestini, 2017). Même si c'est la promotion de l'intégration régionale qui est mise en avant par la BID et les États sud-américains à travers l'IIRSA (Velut, 2009 souligne qu'on ne parle plus de corridors bi-océaniques mais d'axes d'intégration), ce vaste programme d'équipement est critiqué comme l'expression d'un capitalisme néo-libéral extractif-exportateur qui entend faciliter le commerce international et l'exportation des ressources naturelles du continent (Jeronymo et Guerra, 2013), exactement comme la Zone de Libre-Échange des Amériques (ZLEA) dont il prétend être une contre-proposition (Rascovan, 2016).
- 35 Ces questionnements sur le modèle de développement sous-tendu par ces grands programmes d'infrastructures renvoient enfin concrètement à ceux sur leur inscription spatiale et leur portée sociale. S'ils sont un jour finalisés, les projets de corridors centraméricains entraîneront des restructurations importantes dans l'organisation spatiale de l'Isthme. Or, on constate que cet aspect est fort peu envisagé dans les différents projets examinés. Le cas du projet nicaraguayen est un exemple en la matière : le canal diviserait physiquement le pays, et pourtant, dans les documents du projet, rien n'est dit sur la construction des ponts qui vont être nécessaires à son franchissement. Les vidéos en ligne de promotion du corridor guatémaltèque font elles aussi totalement abstraction de la réalité du territoire traversé²⁹. Les éléments de présentation des projets donnent ainsi à penser que la dimension territoriale locale dans lesquels ils s'inscrivent n'a qu'une importance mineure. Les espaces traversés sont neutres, impensés. Ce qui compte est de les traverser au plus vite.
- 36 On peut s'interroger sur la capacité qu'auraient ces corridors à entraîner le développement des régions traversées et au-delà du reste du pays, comme A. Collin-Delavaud (2011) l'a fait dans le cas du canal de Panama après son élargissement, en pointant le danger d'accroître le poids des enclaves déjà existantes dans la région centrale du pays et de renforcer une économie extravertie, globalisée et inégalitaire. Le corridor guatémaltèque a ainsi été comparé à une *finca privée* [propriété privée] qui traverserait le pays d'un océan à l'autre. Le mouvement de privatisation des infrastructures lié à leur concession par le biais de partenariats public-privé aura notamment pour conséquence leur coût pour les usagers.
- 37 En ce qui concerne les bénéfices éventuels des mégaprojets pour les populations, les fortes tensions sociales et les mobilisations qui s'élèvent contre beaucoup de projets extractifs montrent que les populations sont plutôt impactées négativement. Les retombées positives ne concerneraient qu'une minorité de privilégiés, politiques et entrepreneurs. Les critiques sur le bilan social du PPP-Plan Mésoamérique sont d'ailleurs vives. Centré sur les aspects de compétitivité, de productivité et de facilitation des flux commerciaux et des investissements privés, il n'a pas entraîné une amélioration substantielle des conditions de vie dans la région ni un meilleur développement parce qu'il a ignoré les problèmes structurels de la région : pauvreté, inégalités, marginalisation et exclusion (Toussaint et Garzón, 2017). Les impacts environnementaux négatifs pour les régions traversées sont également

systématiquement minimisés, et considérés comme compensés via quelques mesures de reforestation et de protection de certains périmètres. Pourtant ces impacts seraient profonds, comme le montre le cas du Nicaragua ci-après, et leur sous-estimation pose également la question de la durabilité du modèle de développement poursuivi.

- 38 En raison des bénéfices économiques qu'ils promettent et de leur moindre impact (direct en tout cas) en termes de pollution, il faut relever que les différents projets de corridors interocéaniques suscitent moins d'oppositions que d'autres types de mégaprojets. Dans un article récent analysant les conflits des deux dernières décennies liés aux projets extractivistes en Amérique centrale, aucune infrastructure de transport n'apparaît dans les 81 cas étudiés (Bran-Guzmán, 2017). Pour autant, on peut relever des oppositions aux projets de corridor au Guatemala et au Nicaragua. Au Guatemala, le projet de corridor a été contesté par le parti d'opposition *Unidad Nacional de la Esperanza* (UNE), qui a présenté un recours pour inconstitutionnalité du projet, ainsi que par le Conseil Latinoaméricain des Églises (CLAI), qui rassemble des églises protestantes et évangéliques, soutenant que le projet n'amènera aucun développement pour les populations rurales du pays (Villafuerte Solis, 2014). Quant au projet du Grand Canal du Nicaragua, c'est celui qui, de loin, a structuré la mobilisation la plus vive, dans le pays et sur la scène internationale. Une cinquantaine de grandes manifestations se sont déroulées depuis 2014 dans le pays dénonçant un projet mégalomane et dangereux³⁰. Le projet a été approuvé par l'autorité du canal en novembre 2015, sans que les études environnementales complémentaires préconisées par le bureau britannique Environmental Resources Management (ERM), en charge des études d'impacts³¹, n'aient été réalisées. La mobilisation contre le projet associe des secteurs très divers de la société civile : scientifiques (Huete-Pérez *et al.*, 2014) et organisations de défense de l'environnement et des droits de l'Homme, intellectuels et opposition politique, syndicats de paysans, de pêcheurs, et fédérations indigènes. Les opposants au canal du Nicaragua fédérés au sein de la plateforme Cocibolca avancent des arguments pluriels : le gigantisme du projet et son coût, les conditions de concession trop avantageuses faites au consortium chinois, le risque écologique sur le lac, la forêt tropicale et la côte caraïbe surtout (Huete Pérez et Meyer, 2014)³², l'expropriation (sur la valeur cadastrale et non le prix du marché) et le déplacement forcé de 30 000 habitants au minimum, paysans pauvres et indigènes, et enfin l'absence probable de retour sur investissement.

L'enjeu de capter les circulations marchandes dans un contexte continental concurrentiel

- 39 Les projets centraméricains sont à apprécier dans le contexte global de croissance et de modernisation des transports maritimes, qui ont conduit récemment à l'élargissement des canaux de Suez et de Panama. Plus précisément, la multiplication des projets de corridors transocéaniques que l'on observe sur tout le continent américain, doit être replacée dans le contexte actuel de croissance des flux trans-pacifique entre Asie et Amériques, et de prédominance des flux est-ouest dans l'hémisphère nord (Martner et Pérez, 2015). Le marché étasunien et notamment la côte Est restant prépondérants sur le continent américain, l'élargissement et/ou la diversification de corridors de transport multimodaux entre l'Asie et la côte Est sont devenus des enjeux de taille.
- 40 Le panorama continental américain est cependant déjà très concurrentiel. Deux corridors transocéaniques s'imposent déjà sur le continent, les ponts terrestres partant

de la côte ouest des États-Unis et le canal de Panama, avec très forte prédominance et un renforcement des premiers qui transportent les marchandises asiatiques vers l'est du pays, sans opérer donc réellement comme pont terrestre de côte à côte (Martner, 2007). Les ports californiens dont 90 % du trafic est lié à l'Asie sont les plus dynamiques, dominés par le hub portuaire Long Beach-Los Angeles. Si le canal de Panama reste compétitif, c'est parce qu'il propose une option « all water » pour les produits qui privilégient davantage le coût que le temps de transport et sont destinés à la côte est des États-Unis³³. Dans les années 2000, ces deux routes affichaient des taux de croissance à deux chiffres (Martner et Pérez, 2015), expliquant les espoirs mexicains et centraméricains de capter une partie de ses flux en proposant de nouveaux corridors.

- 41 Mais pour concurrencer ces corridors bien établis, il faudrait que les nouvelles options proposées soient compétitives en temps et/ou en coût. Or les corridors existants consolident leur position ; les ports et les ponts terrestres étasuniens se modernisent et sont loin de la saturation annoncée, et le canal de Panama vient d'être élargi (Martner et Pérez, 2015). De plus, les données de trafic du Canal de Panama montrent que le trafic de conteneurs entre Asie et Europe y est en réalité très faible, celui-ci transitant par le canal de Suez. Cela complique les prétentions des projets de corridors car le trafic potentiel serait essentiellement à destination de la côte Est des États-Unis, là où les ponts terrestres étasuniens sont très compétitifs. Enfin, la fonte accélérée des glaces aux pôles permet d'envisager de nouveaux scénarios et la route de l'Arctique devient ainsi une option supplémentaire de transit sur une période de plus en plus longue dans l'année.
- 42 En outre, les initiatives centraméricaines s'inscrivent dans un contexte de prolifération de projets d'infrastructures de transport bi-océaniques du nord au sud du continent américain, pour certains déjà abandonnés ou différés. Au Mexique, un corridor multimodal avec un service de train de double chargement de conteneurs relie déjà le port pacifique de Manzanillo à Mexico, et sont étudiés très sérieusement les options de corridors qui iraient jusqu'à la frontière nord et concurrenceraient les ponts terrestres étasuniens³⁴. L'isthme de Tehuantepec, précocement doté d'une voie ferrée (1907) mais déclassé depuis l'ouverture du canal de Panama, n'apparaît plus en revanche comme une option très réaliste. Les projets successifs de corridor transisthmique ont tous capoté (Torres Frago, 2017) et la relance d'un énième Plan de Développement de l'Isthme de Tehuantepec présenté par le gouvernement mexicain en mars 2019³⁵ est accueillie avec scepticisme. En Amérique du Sud, le projet d'un canal sec interocéanique évoqué en 2011 en Colombie ne semble plus d'actualité, mais en revanche cinq axes bi-océaniques se matérialisent dans le cadre de l'IIRSA dans le but d'établir de meilleures connexions physiques entre les pays du sud du continent. Les trois axes traversant le cône sud (axe du Capricorne, axe Mercosur-Chili, et axe du sud) ont été les premiers avancés (Velut, 2009).
- 43 En matière de corridors, le défi qui se pose aux acteurs régionaux est de proposer un système de transport qui soit rapide (selon la Commission Maritime Centraméricaine, 10 heures de camion maximum d'une côte à l'autre pour être concurrentiel au canal de Panama, dans le cas des corridors terrestres), efficace (malgré le transbordement) et peu coûteux, et puisse se présenter pour les transporteurs comme une alternative secondaire mais compétitive. Ces objectifs semblent difficiles à atteindre et la plupart des documents accessibles ne fournissent pas d'analyse précise pour estimer la viabilité économique des projets (or plus court n'est pas nécessairement plus rapide). Comme

précisé plus haut, c'est le coût et surtout la facilité, sans rupture de charge et transbordement, qui rend le canal de Panama attractif, ce que ne peuvent pas offrir les canaux secs. De plus, le fonctionnement d'un corridor nécessite une coordination entre autorités portuaires, opérateurs de terminaux, entreprises ferroviaires, douanes et services de l'État, et on constate plutôt une forte inertie des transporteurs, distributeurs et opérateurs de transport à utiliser les voies déjà vérifiées (Martner et Perez, 2015).

Conclusion

- 44 L'image prospective d'un isthme centraméricain situé au carrefour entre Amérique du Nord et Amérique du Sud, entre Pacifique et Atlantique, et traversé de part en part par des corridors logistiques apparaît séduisante pour les États de la région. Les différents projets de corridors ont absorbé beaucoup d'énergie et de financements pour peu de résultats jusqu'à présent, engendrant souvent déception et scepticisme - parfois aussi du soulagement pour les opposants notamment au projet de canal au Nicaragua. L'annonce de l'élargissement du Canal de Panama en 2005 semble avoir éprouvé les initiatives alternatives et la « guerre des canaux » annoncée³⁶ n'aura sans doute pas lieu.
- 45 Ces projets méritent cependant l'attention des chercheurs parce qu'ils questionnent à la fois le modèle de développement sous-tendu, les politiques nationales et les stratégies régionales qui les impulsent, et par là même les champs de force géopolitiques et la réalité de l'intégration régionale centraméricaine. Ils sont particulièrement illustratifs d'une Amérique centrale qui se tourne vers un régionalisme ouvert, qui peine à impulser un développement inclusif et qui reste une « mosaïque de petits mondes » (Musset, 1998), aux initiatives étatiques fragmentées face à l'absence d'une réelle vision régionale qui pourrait penser à la fois le développement des territoires et leur articulation entre eux et au reste du monde.
- 46 Plusieurs pays centraméricains tentent donc, chacun de leur côté, de promouvoir la construction d'un corridor interocéanique, terrestre ou maritime, qui viendrait concurrencer le canal de Panama. La potentialité de développer des corridors logistiques interocéaniques en Amérique centrale dépend cependant de paramètres à considérer à différentes échelles, à la fois les spécificités de la circulation intra-régionale de marchandises et les options choisies (transport terrestre, ports de redistribution...), mais aussi la configuration du réseau mondial des flux commerciaux et la géographie des principaux axes de transport maritimes internationaux. Or, il y a peu de place pour que se développent de nouveaux corridors, une caractéristique fondamentale des réseaux dans la globalisation étant la concentration des flux sur un nombre limité de hubs sélectifs, qui génèrent des économies d'échelle (Martner, Pérez, 2015). Ainsi, il y a fort à parier qu'il n'y aura pas une reconfiguration à grande échelle des systèmes de transport en Amérique latine au bénéfice de la région centraméricaine. La perte d'importance géoéconomique et géopolitique de l'Isthme est évidente devant le développement de corridors multimodaux dans d'autres zones du continent. Il faudrait également ajouter à la liste des handicaps centraméricains : l'insécurité (Barrera Vargas *et al.*, 2013), les risques politiques, mais aussi les risques naturels (sismiques et climatiques) de destruction des infrastructures et de rupture du trafic, qui rendent les projets malaisés. Les territoires et les côtes de l'Isthme ne vont donc pas se

remplir de corridors multimodaux, de liaisons interocéaniques et de hubs portuaires. Et cela devrait conduire à repenser les moteurs et les choix en termes de développement souhaité des territoires centraméricains.

BIBLIOGRAPHIE

- Arce A., 2011. Corredor interoceánico : el puente privado que atravesará Guatemala. *Plazapublica.com.gt*, 13 décembre.
- Balcacères P., 2018. La región busca la mejor ruta logística. *El Economista.net*, 3 janvier.
- Barreda Vargas S., Cornejo Cruz J., Hernández Alfaro M., 2013. *Avances de la estrategia de conectividad vial e interoceánica en el marco de la integración centroamericana. Caso del puerto de Cutuco, La Unión, El Salvador. Período 1992-2012*. Mémoire de licenciatura en relations internationales, Université du Salvador.
- BCIE, BID, CEPAL, 2001. *El Plan Puebla Panamá. Iniciativas mesoamericanas y proyectos*. San Salvador, El Salvador, 55 p.
- Bender S., 2001. Trade Corridors: The Emerging Regional Development Planning Unit in Latin America. In Edginton D., Fernandez A., Hoshino C. (ed.). *New Regional Development Paradigms*, vol. 2. United Nations Centre for Regional Development, Greenwood Press, p. 39-56.
- Bran-Guzmán E., 2017. Conflictividad socioambiental en Centroamérica. Una década de rearticulación y movilización social y política. *Argumentos*, vol. 30, n° 83, p. 43-68.
- Capdepon Ballina J.-L., 2011. Mesoamérica o el Proyecto Mesoamérica: La historia como pretexto. *LiminaR*, vol. 9, n° 1, p. 132-152.
- CEPAL, 1953. *El Transporte en el istmo centroamericano*. Mexico, Publication des Nations Unies, 278 p.
- CEPAL, 2004. *La integración centroamericana : beneficios y costos. Documento síntesis*. El Salvador et Mexico, 147 p.
- Collin-Delavaud A., 2011. La région centrale du Panama, un nouvel espace mondial ?. *L'Information Géographique*, n° 75, p. 25-48.
- Comisión de Trabajo del Gran Canal, 2006. *Gran Canal Interoceánico por Nicaragua. Perfil de proyecto*. Managua, Gobierno de Nicaragua, 76 p.
- COMITRAN, SIECA, 2017. *Política Marco Regional de Movilidad y Logística de Centroamérica*. El Salvador, 58 p.
- D'Ans A.-M., 1997. *Le Honduras. Difficile émergence d'une nation, d'un État*. Paris, Karthala, 385 p.
- Debrie J., Comtois C., 2010. Une relecture du concept de corridors de transport : illustration comparée Europe/Amérique du Nord. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 58, p. 127-144.
- Gellert P.K., Lynch B.D., 2003. Les mégaprojets, sources de déplacements. *Revue Internationale des Sciences Sociales*, n° 175, p. 17-28.

- Grabher F., Giraudeau M. (dir.), 2018. *Les projets, une histoire politique (XVIe-XXIe siècle)*. Paris, Mines ParisTech-PSL.
- Gudynas E., 2009. Diez tesis urgentes sobre el nuevo extractivismo. In Schuldt J. et al., *Extractivismo, política y sociedad*, Quito, CAAP-CLAES, p. 187-225.
- Gudynas E., 2018. Extractivismo : el concepto, sus expresiones y sus múltiples violencias. *Papeles de relaciones ecosociales y cambio global*, n° 143, p. 61-70.
- Hall C., Pérez Brignoli H., 2003. *Historical Atlas of Central America*. University of Oklahoma Press, Norman, 321 p.
- Harvey D., 2010. *Le nouvel impérialisme*. Paris, Les prairies ordinaires, 256 p.
- Huete Pérez J. A., Meyer A., 2014. Nicaragua canal could wreak environmental ruin, *Nature*, vol. 506, p. 287-289.
- Huete-Pérez J. A., Lucio Gil R., Ortega Hegg M. (ed.), 2014. *El canal interoceánico por Nicaragua, aportes al debate*. Managua, Academia de Ciencias de Nicaragua, Serie Ciencia, Técnica Y Sociedad, 178 p.
- Jeronymo A., Guerra S., 2013. A IIRSA no contexto da apropriação do recurso natural periférico. *Novos Cadernos NAEA*, vol. 16, n° 2, p. 169-186.
- Létrilliart Philippe, 2009. Où en est l'intégration centraméricaine ? *Problèmes d'Amérique latine*, n° 73, p. 9-36.
- Létrilliart P., 2015. *Les Amériques du milieu*. Paris, Karthala, 337 p.
- Márquez Domínguez J. A., Díaz Diego J., 2016. The Nicaragua Interoceanic Grand Canal in the Central American Regional Development Context: Considerations for the Debate. *Investigaciones Geográficas*, n° 66, p. 27-41.
- Massuh G. (ed.), 2012. *Renunciar al bien común. Extractivismo y (pos)desarrollo en América Latina*. Buenos Aires, Mardulce, 336 p.
- Martner C, Pérez J.-A., 2015. Corredores multimodales internacionales articulados por los puertos mexicanos: Límites y posibilidades. *Ciencia y Mar*, vol. XXIII, n° 55, p. 29-50.
- Martner C, 2007. Reestructuración del espacio continental en el contexto global : corredores multimodales en Norte y Centroamérica. *Economía, Sociedad y Territorios*, vol. VII, n° 25, p.1-48.
- Medina L., 2007. La route Interaméricaine au prisme de l'intégration régionale : vers un décloisonnement progressif des frontières de l'Amérique centrale. *Flux*, n° 70, p. 20-32.
- Musseau F., 2014. Fièvre des canaux en Amérique centrale. *Le Monde Diplomatique*, n° 726, p. 29.
- Musset A., 1998. *L'Amérique centrale et les Antilles. Une approche géographique*. Paris, Armand Colin, 2^e édition, 192 p.
- Palestini S., 2017. La gobernanza regional del desarrollo en América del Sur (2000-2015). *Revista de Estudios Políticos*, n° 176, p. 191-222.
- Parthenay K., 2016. Le canal interocéanique du Nicaragua : état des lieux, enjeux et perspectives. In Compagnon O., Geoffray M.-L., *Amérique latine 2015-2016*. Paris, La Documentation Française-IHEAL.
- Pastor Gómez M.-L., 2016. *Los corredores bioceánicos del istmo centroamericano, una fortaleza geoeconómica subregional, Documento de Análisis*. Instituto Español de Estudios Estratégicos, 18 p.

http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2016/DIEEEA19-2016_Corredores_Bioceanicos_MLPG.pdf

Piek S., 2013. Asphalt Dreams: Road Construction and Environmental Citizenship in Peru. *Development and Change*, vol. 44, n° 5, p. 1039-1063.

Puyana Mutis A., 2017. El retorno al extractivismo en América Latina. ¿Ruptura o profundización del modelo de economía liberal y por qué ahora? *Espiral*, vol. XXIV, n° 69, p. 73-113.

Rascovan A., 2016. La infraestructura y la integración en América del Sur. Una visión geopolítica de los proyectos ferroviarios en el marco de IIRSA-COSIPLAN. *Relaciones Internacionales*, n° 51, p. 59-80.

Rodrigue J.-P., Comtois C., Slack B., 2017. *Geography of Transport Systems*. New-York, Routledge, 4^e édition, 440 p.

Rodríguez Chaves A., 2015. Encrucijada de déficits y desigualdades. Centroamérica, historia de una región desintegrada. *Estudios sociales*, vol. 23, n° 45, p. 9-32.

Roux H., Acevedo A., 2015. L'Amérique centrale à l'épreuve perpétuelle de sa géographie. *Outre-Terre*, vol. 2, n° 43, p. 393-416.

Sanchez J. A., 1997. *El Sector transporte para la competitividad e integración de Centroamérica, Agenda centroamericana para el siglo XXI*. San José, Costa Rica, BCIE-INCAE, 10 p.

SIECA, 1999. *El corredor logístico centroamericano : un Salto Cualitativo en la Dotación de Servicios al Comercio Exterior de la Región*. Sans lieu, 55 p.

Solis Rivera L. G., 2000. *Centroamérica 2020 : la integración regional y los desafíos de sus relaciones internas*. Hambourg, Institut für Iberoamerika-Kunde, document de travail, 74 p.

Torres Fragos J., 2017. El corredor del Istmo de Tehuantepec: de los proyectos fallidos a las nuevas posibilidades para su desarrollo. *Espacios Públicos*, n° 48, p. 127-149.

Toussaint M., Garzón M. 2017. El Proyecto Mesoamérica: ¿éxito o fracaso? Límites de la cooperación de México hacia Centroamérica. Entre Diversidades. *Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, n° 8, p. 15-52.

Van Der Post Jangeert, 2014. *El largo y sinuoso camino. Razones por las que no ha sido construido el Canal en Nicaragua*. Managua, IHNCA, 350 p.

Velut S., 2009. Argentine-Chili : une si longue frontière. *Confins - Revue franco-brésilienne de géographie*, n° 7, p. 1-25.

Villafuerte Solís D., 2014. Neoextractivismo, megaproyectos y conflictividad en Guatemala y Nicaragua. *Espiral*, vol. XXI, n° 61, p. 109-141.

NOTES

1. Les deux termes sont employés de manière similaire pour désigner des corridors qui connectent deux façades océaniques. Interocéanique est la terminologie utilisée dans les projets institutionnels en Amérique centrale ; le terme bi-océanique est employé en Amérique du Sud dans le cadre de l'Initiative pour l'Intégration de l'Infrastructure régionale Sud-Américaine (IIRSA).

2. Sur la démarche par projet, nous renvoyons à Graber et Giraudeau (2018). Le projet y est considéré comme « toute action qui doit être l'objet d'un examen préalable par une instance de validation ou de financement » (p.6). Cette définition permet de souligner les dimensions sociales

et politiques des projets, leur dimension collective et l'institutionnalisation de manières de faire projet.

3. Le processus d'intégration régionale trouve son origine en Amérique centrale dans la création en 1951 de l'Organisation des États Centraméricains (ODECA : Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua et Costa Rica), aboutissant en 1960 à la création d'un Marché Commun Centraméricain (MCCA) par les cinq pays. Après une phase de conflits interétatiques et internes qui ont de fait paralysé le MCCA dans les décennies 1970 et 1980, les efforts de dialogue régional et de pacification se sont concrétisés dans la signature du Protocole de Tegucigalpa (1991) qui crée le Système d'Intégration Centraméricain. Celui-ci regroupe huit États, en raison de l'élargissement au Panama, au Belize et à la République Dominicaine comme membre observateur. Ces États forment une communauté économique et politique qui aspire à l'intégration centraméricaine.

4. Le Plan Puebla-Panama signé au dixième sommet de Tuxtla, concernait à l'origine neuf États mexicains (Puebla, Campeche, Guerrero, Oaxaca, Tabasco, Veracruz, Quintana Roo, Yucatan et Chiapas) et les sept pays d'Amérique centrale (Belize, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica et Panama). Il a intégré la Colombie en 2006 et la République Dominicaine en 2009.

5. On peut aller consulter aussi la page web du Projet Mésoamérique concernant le volet des infrastructures de transport : <http://www.proyectomesoamerica.org/index.php/ejes-de-trabajo/eje-economico/transporte>

6. BID apuesta a logística en el Triángulo Norte, *La Prensa Gráfica.com*, 10 juillet 2017.

7. Centroamérica lanza Política Marco Regional de Movilidad y Logística. SIECA [en ligne] <https://www.sieca.int/index.php/2018/04/20/centroamerica-lanza-politica-marco-regional-de-movilidad-y-logistica/>

8. Les marchandises centraméricaines transportées de côte à côte ne représentent que 2,6 % du volume total qui transite par le canal de Panama, celles venant de l'extérieur à destination de l'Amérique centrale 13 %, et les marchandises centraméricaines exportées par le canal moins de 5 %. Statistiques du transit, site de l'Autorité du Canal de Panama (<https://micanaldepanama.com/servicios/canal-servicios-maritimos/estadisticas-de-transito/>).

9. Terminal de Contenedores de Moín catapulte a Costa Rica como líder portuario de Latinoamérica, *La República.net*, 13 mars 2019. Moín est géré par APM Terminals, une filiale de Maersk.

10. Les navires « post-panamax » sont ceux d'une taille supérieure à ceux conçus pour rentrer dans les écluses du canal de Panama.

11. El corredor interoceánico de Guatemala recibe autorización para comenzar obras. *Americaeconomia.com*, mis en ligne le 8 octobre 2012.

12. Resurge la idea del canal seco. *Elperiodico.com*, publié le 22 mars 2017.

13. Proyecto de Corredor Interoceánico de Guatemala detenido por falta de fondos. *Mundo Marítimo.cl*, 29 novembre 2013.

14. Honduras ejecuta última etapa del corredor logístico « canal seco ». *Carreteras Panamericanas*, 5 décembre 2018 ; A ocho meses que sea inaugurado, Canal Seco ya es una importante obra de desarrollo y generación de empleo. Presse Officielle, site de la Présidence de la République du Honduras, 17 septembre 2018. <https://www.presidencia.gob.hn/index.php/inversion/4788-a-ocho-meses-de-que-sea-inaugurado-canal-seco-ya-es-una-importante-obra-de-desarrollo-y-generacion-de-empleo>

15. Puerto Cortés busca convertir a Centroamérica en un corredor logístico. *Portal Portuario*, 24 octobre 2017.

16. OPC se convierte el principal puerto de movimiento de contenedores por el Atlántico tras cinco años de operaciones. *El Heraldohn*, 26 février 2019

17. Cutuco opera solo al 15 % de su capacidad en El Salvador. *EKA la revista empresarial*, 1^{er} février 2011. En 2011, le port de Cutuco-La Unión a opéré 150000 EVP alors qu'il est prévu pour 1 million (CEPA : El puerto de La Unión se contruyó en lugar inapropiado. *El Mundo.sv*, 25 avril 2018).
18. Torres Funes J. M., Canal seco, el negocio del siglo para El Salvador. *Hablemos claro*, 2005.
19. El puerto de La Unión, una historia de discusiones y trabas. *El Mundo.sv*, 8 novembre 2017.
20. Les conflits d'intérêts entre les deux principaux partis politiques présents à l'Assemblée, ARENA et le FMLN (Barrera Vargas *et al.*, 2013), ont provoqué des retards et une certaine paralysie.
21. Selon l'organisation Transparency International, le Nicaragua est le pays le plus corrompu d'Amérique centrale avec seulement 25 points sur 100, ce qui le classe au 152^e rang sur 180 pays considérés (classement 2018). <https://www.transparency.org/cpi2018>
22. L'Alliance Bolivarienne pour les Amériques (ALBA) est un accord porté par le président vénézuélien Hugo Chavez et réunissant une dizaine d'États latino-américains, en réaction à la proposition de zone de libre-échange des Amériques impulsée par les États-Unis (ALCA en espagnol). Le Nicaragua en est membre depuis 2007.
23. Loi 840, article 2 [En ligne]. [http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Gacetas.nsf/5eea6480fc3d3d90062576e300504635/f1ecd8f640b8e6ce06257b8f005bae22/\\$FILE/Ley%20No.%20840.pdf](http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Gacetas.nsf/5eea6480fc3d3d90062576e300504635/f1ecd8f640b8e6ce06257b8f005bae22/$FILE/Ley%20No.%20840.pdf)
24. Canal de Nicaragua: Una megaobra que se desvanece. *Forbes.com.mx*, 6 août 2018.
25. Se mantiene proyecto para construir Canal seco. *El Boletín Panamá*, 18 avril 2017.
26. Si l'IDH du Costa Rica et du Panama les classe parmi les pays à indice de développement élevé (respectivement 0,794 et 0,789), l'IDH reste très moyen dans la partie nord de l'Isthme : Belize 0,708, El Salvador 0,674, Nicaragua 0,658, Guatemala 0,650, Honduras 0,617 (chiffres PNUD, 2017).
27. https://www.youtube.com/channel/UCX_e4sy7_U6XkH3kyYJZl2A
28. Initiative portée par les douze États sud-américains depuis 2000 dans le but de moderniser l'infrastructure de transports, d'énergie et de télécommunications de la région.
29. Voir par exemple la vidéo promotionnelle de 13 mn du Corridor guatémaltèque mise en ligne le 16 août 2013 sur Youtube présentant le projet comme « the very best logistics infrastructure of the American Continent ». <https://www.youtube.com/watch?v=Nt6PW4Jw5po>
30. Canal du Nicaragua : un projet mégalo et dangereux. *Miami Herald*, 22 décembre 2014, publié dans *Courrier International* le 10 janvier 2015.
31. Les 14 volumes de l'étude sont en ligne sur le site de HKND. <http://hknd-group.com/portal.php?mod=view&aid=293>
32. L'article lanceur d'alerte de Huete Pérez et Meyer paru dans *Nature* en 2014 détaille les impacts que le creusement du canal aurait sur le lac (qui est la plus grande réserve d'eau douce de l'Amérique centrale) en termes de pollution et de salinisation, et donc les conséquences sur les populations riveraines. Ils insistent aussi sur la déforestation et la perte de biodiversité dont serait affectée la forêt tropicale à l'est du lac, ainsi que les dommages sur la faune et la flore de la côte Caraïbe.
33. Martner (2007) a calculé qu'un conteneur de 40 pieds déplacé entre Hong-Kong et New-York via le canal de Panama arrivait à coûter en 2000 autour de 500 dollars de moins que s'il réalisait le trajet par les ports de la côte Ouest des États-Unis et les ponts terrestres, même si cette dernière option fait gagner sept jours de trajet. Malgré cette différence de coût, 70 % des conteneurs qui arrivent d'Asie passent par les ports étasuniens, privilégiant le temps de trajet sur le coût du transport.
34. L'Accord de Concertation pour le Développement des Corridors Multimodaux de 2004 donne la priorité au corridor Lazaro Cardenas - Nuevo Laredo.
35. Luis Manuel Arce. Corredor transistmico, el canal sin agua de México. *La Prensa Latina.cu*, 17 mars 2019.

36. Gaëlle Lucas. L'Amérique centrale se prépare à une guerre des canaux. *Les Échos*, 17 janvier 2014.

RÉSUMÉS

Au début du XXI^e siècle, l'Amérique centrale est le lieu d'une profusion de projets de corridors de transports qui entendent faire de l'isthme centraméricain une plate-forme multimodale dans le réseau mondial des échanges. L'objectif de cet article est de traiter des enjeux de création de ces nouvelles liaisons transisthmiques. Après une brève description du contexte régional, trois projets de corridors sont plus spécifiquement abordés. L'auteur interroge ensuite à plusieurs échelles les impacts territoriaux et le modèle de développement régional sous-tendu par ces corridors, ainsi que leur inscription dans les réseaux d'échanges à l'échelle continentale,

At the beginning of the 21st century, Central America is home to a profusion of transport corridor projects that aim to make the Central American isthmus a multimodal platform in the global trade network. The aim of this article is to address the challenges of creating these new transisthmian links. After a brief description of the regional context, three corridor projects are more specifically addressed. Then, the author questions at several scales the territorial impacts and the regional development model underlying these corridors, as well as their inclusion in trade networks at the continental level.

INDEX

Keywords : transports, interoceanic corridor, canal, development, Mesoamerica, Central America.

Mots-clés : transport, corridor interocéanique, canal, développement, Mésoamérique, Amérique centrale

Thèmes : Sur le Champ - Sur le Terrain

AUTEUR

LUCILE MEDINA

Lucile Medina, lucile.medina@univ-montp3.fr, est maître de Conférences à l'Université Paul Valéry Montpellier 3. Elle a récemment publié :

- Medina L., 2019, La gestión de las cuencas transfronterizas en Centroamérica: ¿El papel del Estado por reinventar? In Kauffer M. et Edith F. (coord.), *Cuencas transfronterizas : la apertura de la presa del nacionalismo metodológico*. Mexico, CIESAS, Biblioteca del Agua, p. 269-287.
- Berry-Chikhaoui I., Medina L., 2018. « Justice pour le Petit Bard ». Contester la rénovation et imposer la participation. *Métropolitiques* [En ligne], 09/04/2018. <https://www.metropolitiques.eu/Justice-pour-le-Petit-Bard-Contester-la-renovation-et-imposer-la-participation.html>
- Kauffer E., Medina L., Rodriguez T., 2017. La gestion partagée des bassins transfrontaliers,

source d'innovation dans la gouvernance de la coopération. *Mondes en Développement*, n° 177, p. 47-61.