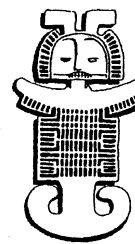




COLOMBIE



D 2146 • Co6
16-30 avril 1997

MOTS-CLEFS
Géopolitique
Économie
Écologie
Marché mondial

Diffusion de l'information sur l'Amérique latine

DIAL • 38, rue du Doyenné - 69005 Lyon - France - Tél. 04 72 77 00 26 - Fax 04 72 40 96 70

LES ENJEUX D'UN NOUVEAU CANAL INTEROCÉANIQUE

Les limites actuelles du canal de Panama face aux exigences du commerce mondial contribuent à redonner vie à un projet déjà ancien : la construction d'un nouveau canal reliant l'Océan Atlantique et l'Océan Pacifique, au nord-ouest de la Colombie. Article paru dans Utopias, mai 1996 (Colombie).

Un problème géopolitique mondial

La construction du canal interocéanique utilisant les fleuves Atrato et Truandó, dans le département du Chocó (Colombie) reprend vie 10 ans après les dernières discussions à son sujet et 26 ans après que sa réalisation ait été recommandée par une commission spéciale créée par le Congrès des États-Unis.

Un intérêt nord-américain datant de 50 ans

En 1947, la compagnie pétrolière Tropical fit une étude sur les possibilités de routes interocéaniques en territoire colombien. Ces études préliminaires furent reprises par une commission spéciale créée par le Congrès des États-Unis à l'initiative du président Johnson, et remises en décembre 1970. Le coût était évalué à 24 milliards de dollars US.

Cette commission, présidée par Milton Eisenhower, frère du général-président nord-américain, était composée de 5 membres qui étudièrent, pendant 3 ans, 30 routes différentes à travers toute l'Amérique centrale. Ils en présélectionnèrent 9 pour en recommander finalement 3 : celle qui passe par l'actuel canal de Panama, l'ouverture d'un autre canal dans le département

du Darién panaméen entre Sasardí et Martí et la route 25 des fleuves Atrato-Truandó à Urabá dans le Chocó.

Les tentatives manquées

Depuis 1964, quand 20 citoyens, des notables d'Antoquia, s'adressèrent à la Commission des relations extérieures des États-Unis pour demander la construction du canal interocéanique Pacifique-Atlantique dans le Chocó, il y eut diverses tentatives des gouvernements colombiens pour faire débiter sa construction.

En 1984, à travers la Loi 53, le Congrès colombien ordonna la construction du Canal interocéanique et, dans ce but, le président fut investi de pouvoirs extraordinaires pour un délai de 4 ans. La Corporation autonome fut créée pour la construction du Canal interocéanique. Celle-ci évalua plusieurs routes, dont celle de Atrato-San Juan, mais elle recommanda finalement la même que celle qui avait été sélectionnée par les Nord-Américains et elle calcula les coûts de construction en pesos de 1986, soit 11 milliards de dollars US. Depuis, la Corporation a disparu sans heurts ni éclats. Plus tard, pendant le gouvernement Barco en 1987, on proposa le Pont terrestre interocéanique (PTI). Il s'agit d'une voie de chemin de fer de 200 kilomètres qui unirait deux ports dont la

construction serait prévue dans le golfe de Cupica, sur l'océan Pacifique et dans la baie de Candelaria du golfe d'Urabá, et d'une voie d'eau qui lui serait parallèle.

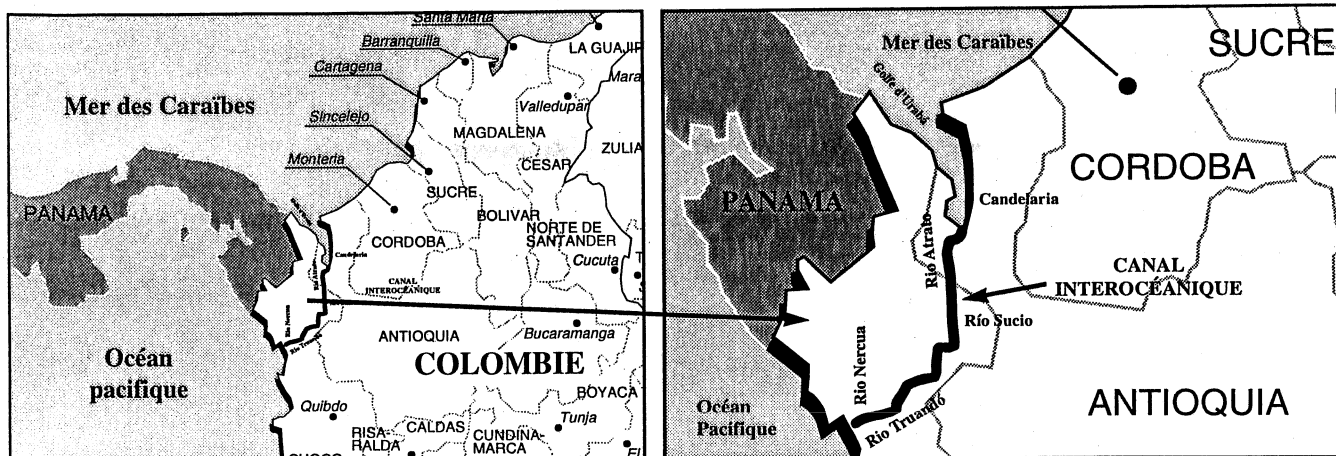
Pendant sa tournée dans le sud-est asiatique en 1987, Barco présenta ce projet aux Japonais pour son financement. Ceux-ci furent très intéressés, mais l'affaire resta sans suite.

Au début du gouvernement de Gaviria, on commanda l'élaboration d'un plan de développement pour la Cuenca du Pacifique, reconnu comme prioritaire par rapport à la construction du canal Seco, ancien projet de Barco. Ce projet fut apparemment écarté sans que l'on ne sût jamais rien de lui par la suite.

L'obsolescence du canal de Panama

Le canal de Panama construit au début du siècle a ses limites en largeur, tirant d'eau et capacité opérative. Ceci oblige les navires-citernes pétroliers à faire d'énormes détours par le Cap Horn et les navires transporteurs de charbon, avec une cargaison de plus de 150 mille tonnes, à utiliser à d'énormes coûts les ports frontaliers des États-Unis.

Sa vulnérabilité militaire et son insécurité physique rendaient nécessaire et de façon permanente l'entretien d'une



force armée et d'équipes de surveillance avec une contribution financière très élevée pour les États-Unis. Sa capacité de transit est de 150 millions de tonnes par an, ce qui est insuffisant pour les 300 millions de tonnes calculées pour l'an 2 000. Il ne permet pas non plus le passage de navires de 250 mille tonnes, capacité optimale pour le transport du charbon et du pétrole.

Le projet Atrato-Truandó

C'est un canal de 165 kilomètres de long, dont les 4/5ème sont naturels et dont 30 kilomètres devraient être creusés. Il serait situé entre les méridiens 76°50' et 77°40' de longitude occidentale et les parallèles 6°50' et 8°20' de latitude nord. Le canal commencerait dans l'une des embouchures du fleuve Atrato dans le golfe d'Urabá à l'ouest de la baie de Candelaria et poursuivrait son cours par la vallée de la rivière Atrato jusqu'à proximité de la commune de Río Sucio, la principale agglomération de la région. La route dévierait par l'embouchure de la rivière Truandó, prendrait par la vallée de Truandó et continuerait ensuite par la rivière Nercua, qui est un sous-affluent, jusqu'à la montagne de Los Altos, une dépression de la cordillère occidentale à une altitude de 280 mètres au-dessus du niveau de la mer. À cet endroit, une première tranchée

de 30 kilomètres serait creusée pour déboucher dans la baie Humboldt de l'océan Pacifique.

Explosions nucléaires

La première étude américaine envisageait l'utilisation d'explosifs nucléaires, ce qui eût impliqué un moindre coût que si on avait utilisé des méthodes conventionnelles de creusement. Une sous-commission de la Commission nucléaire nord-américaine fut alors créée afin d'étudier les effets de l'utilisation souterraine de ces charges, insuffisamment connus à cette époque.

Violence et conflit dans la région

Prévoyant des problèmes de terre dans la zone adjacente aux vallées de l'Atrato-Truandó, le gouvernement national décréta, par la résolution 206 de novembre 1996 de l'INCORA¹, que le terrain qui s'étend depuis la baie Humboldt jusqu'à la zone d'Urabá devait rester sous la maîtrise de la nation. Cependant, dans deux localités de cette région, dans les municipalités d'Unguía, on a assisté à des massacres et à des exodes de populations attribués à une forte présence paramilitaire, ce qui n'était pas

1. Institut national colombien de la réforme agraire (NdT).

le cas il y a moins d'un an².

A cela il faut ajouter le déplacement des FARC³ depuis Urabá d'Antioquia vers Río Sucio, ce qui a généré des tensions avec la population civile.

Aujourd'hui, la nation qui obtiendra la construction du nouveau canal interocéanique aura le contrôle d'une des routes maritimes les plus importantes du commerce mondial. La triade qui gouverne l'économie globale, c'est-à-dire les États-Unis, le Japon et l'Union européenne, est attentive à son développement et tous ces pays ont déjà fait des gestes de rapprochement et de présence dans la région dans le but évident de participer à ce grand projet. Il est clair que ce canal est une nécessité pour le commerce mondial et que tôt ou tard il faudra le faire. Avec le temps, la pression pour sa construction et son utilisation sera plus grande dans un contexte où la guerre pour le contrôle des marchés s'accroît chaque jour et où les États-Unis doivent toujours faire plus d'efforts pour garder leur rang de première puissance économique mondiale.

2. Voir DIAL D 2092 (NdT).

3. Forces armées révolutionnaires de la Colombie. Il s'agit d'un mouvement de guérilla (NdT).

Traduction DIAL.

En cas de reproduction, mentionner la source DIAL.

ERRATUM

Dans DIAL D 2142 page 2, dans la deuxième colonne du tableau il faut lire "Population nationale" et non "Population indigène nationale". Que nos lecteurs veuillent bien nous excuser.

DIAL • 38 rue du Doyenné - 69005 LYON • Tél. 04 72 77 00 26 • Fax 04 72 40 96 70 • E-mail : dial@globenet.org

Abonnement annuel : France 410 F • Europe 455 F • Avion Amérique latine - Afrique 515 F • USA-Canada 505 F

Points rencontre à Paris : CEDAL (Centre d'Etude du Développement en Amérique latine) - 43 ter, rue de la Glacière - 75013 Paris
Tél. 01 43 37 87 14 - Fax 01 43 37 87 18 et Service Droits de l'Homme - Cimade - 176 rue de Grenelle - 75007 Paris - Tél. 01 44 18 60 50
Fax 01 45 55 28 13.