



LE CANAL DE PANAMA, NOUVEL ENJEU SINO-AMÉRICAIN ?

Le 31 décembre 2019, alors que son exploitation avait rapporté trois milliards d'euros au cours de l'année, un record depuis son inauguration en 1914, le Panama célébrait le 20^e anniversaire de la rétrocession du canal par les États-Unis. Mais si cette voie transocéanique demeure un point nodal du commerce mondial, elle fait aujourd'hui face à des enjeux inédits, notamment climatiques.

RELIER L'ATLANTIQUE AU PACIFIQUE

L'intérêt de l'isthme panaméen pour le commerce entre les océans Atlantique et Pacifique est remarqué dès le XVI^e siècle par les explorateurs espagnols. En 1846, le gouvernement américain, qui cherche à faciliter la communication entre l'est et l'ouest de son territoire récemment conquis, conclut des accords commerciaux avec la Nouvelle-Grenade (comprenant alors la Colombie, l'Équateur, le Venezuela et le Panama), permettant le libre transit des marchandises américaines et l'installation en 1855 d'une voie ferrée traversant l'isthme. Le succès de cette dernière préfigure alors la réalisation d'un projet plus ambitieux : percer un canal transocéanique d'un bout à l'autre de cette bande de terre.

En dépit de l'opposition américaine, le Français Ferdinand de Lesseps – qui a dirigé la construction du canal de Suez – est le premier à obtenir l'accord de la Nouvelle-Grenade pour un tel projet. Les travaux débutent en 1882, mais les conditions géologiques défavorables et des complications financières conduisent à l'arrêt de l'activité, puis à la vente des actions de la compagnie au gouvernement américain, à l'insu des autorités locales. Faute de parvenir à un accord satisfaisant avec la Nouvelle-Grenade, Theodore Roosevelt fait intervenir l'*US Army* en 1903 pour permettre aux séparatistes panaméens d'obtenir l'indépendance de leur province. Le Traité de Hay-Bunau-Varilla, signé la même année entre la jeune République et son protecteur américain, confère à ce dernier la concession à perpétuité d'une bande territoriale de 16 km de large (soit 1 676 km²) pour construire et exploiter un canal. S'inspirant des travaux du Français Adolphe Godin de Lepinay, l'ingénieur en chef de l'*US Army* George Washington Goethals achève la construction d'un canal de 77 km de long en août 1914.

UN VECTEUR DE LA DOMINATION CONTINENTALE AMÉRICAINE

En dépit de certaines modifications apportées en 1936 et 1955 et de l'évolution des normes internationales (processus de décolonisation), la situation quasi-coloniale instaurée par le traité de 1903 perdure jusqu'en 1977. Durant cette période, l'isthme de Panama constitue un point d'appui essentiel pour les États-Unis, permettant notamment le

transit des bâtiments de l'*US Navy* entre les théâtres Atlantique et Pacifique ; ce passage devint ainsi un atout stratégique au cours de la Seconde Guerre mondiale et un poste avancé pour les interventions en Amérique du Sud durant la Guerre froide.

À la suite d'un long processus de négociations amorcé auprès de l'ONU, le gouvernement américain est contraint, dans les années 1970, de négocier de nouveaux accords avec le Panama. En vertu des traités Torrijos-Carter signés en 1977, les États-Unis cessent d'exercer des compétences gouvernementales dans la zone du canal et s'engagent à une rétrocession le 31 décembre 1999. Ils conservent toutefois des installations militaires et un intérêt particulier pour la stabilité régionale. L'*US Army* intervient ainsi en 1989 pour renverser le régime militaire instauré par le général Noriega, notamment compromis dans le narcotraffic.

UNE SITUATION UNIQUE POUR LE COMMERCE MARITIME

Reliant la mer des Caraïbes au golfe de Panama, le canal permet d'éviter le contournement du cap Horn et est devenu à ce titre un point de passage essentiel du commerce maritime mondial dès sa mise en service en 1914. Il demeure l'unique point de passage à cette latitude et près de 14 000 navires l'empruntent chaque année, soit 3,5 % du trafic maritime mondial.

Diminuant les trajets entre New-York et San Francisco de 22 500 km par la route du cap Horn à 9 500 km, le canal de Panama est devenu essentiel au commerce extérieur nord-américain. Ainsi, les Autorités du Canal de Panama (ACP) en charge de son exploitation indiquent que 66 % des marchandises l'ayant emprunté en 2019 étaient en provenance ou à destination d'un port américain.

Avec la possibilité de réaliser un trajet Shanghai–New-York en trente jours contre près de quarante-deux *via* le canal de Suez, le canal de Panama a particulièrement bénéficié de l'accroissement des échanges entre l'Occident et l'Asie au cours des dernières décennies. L'ACP a ainsi déclaré avoir engrangé 3 milliards d'euros de recettes entre le 1^{er} octobre 2018 et le 30 septembre 2019, un record depuis son inauguration.



DES CONTRAINTES QUI ENCOURAGENT LE DÉVELOPPEMENT DE VOIES ALTERNATIVES

Conditionnées par le milieu géologique, les dimensions du canal constituent *de facto* une première limite à son exploitation. De coûteux travaux d'élargissement ont été réalisés entre 2007 et 2016, permettant l'accès à des navires d'une capacité de plus de 13 000 équivalent vingt pieds (dimensions dite « Neo-Panamax ») contre 5 000 auparavant (« Panamax »). Toutefois, compte tenu de la tendance à l'accroissement de la taille des navires marchands, les dimensions de certains porte-conteneurs excédaient dès 2006 celles permises par l'élargissement du canal en 2016.

Depuis peu, celui-ci est également confronté à des difficultés d'approvisionnement en eau. La température du lac Gatun, sa principale source d'alimentation, a augmenté de 1,5 °C au cours des dix dernières années, provoquant une importante évaporation, à laquelle s'est ajouté un déficit historique de précipitations en 2019. Ces effets, imputés au changement climatique, ont engendré la même année une alimentation en eau très insuffisante avec 3 milliards de m³ (contre 5,2 milliards normalement requis). Ceci a incité l'ACP à limiter le passage de 34 à 27 navires par jour et de le surtaxer pour financer la perte des quelque 200 millions de litres d'eau douce déversés dans l'océan à chaque passage de bateau.

L'augmentation des taxes, la limite de dimensionnement et une relative saturation incitent les compagnies à emprunter le canal de Suez, en dépit d'un trajet plus long. Des projets de canaux transocéaniques alternatifs ont également été

envisagés au Mexique, en Colombie et au Nicaragua où une entreprise hong-kongaise avait annoncé en 2013 un projet pharaonique de 41 milliards d'euros. Ce dernier a pourtant été abandonné à la faveur du récent intérêt porté par Pékin au Panama.

NOUVEAU THÉÂTRE DE LA RIVALITÉ SINO-AMÉRICAINE

L'affaire des *Panama Papers* de 2016 a jeté le discrédit sur l'activité bancaire de l'État, éloignant de ce fait bon nombre d'investisseurs... à l'exception de Pékin qui, au contraire, a saisi cette occasion pour étendre son influence sur l'ancien protectorat américain. En juin 2017, le président panaméen a ainsi mis fin aux relations diplomatiques avec Taïwan, ouvrant la voie aux investissements chinois. Depuis cette date, plus de trente accords bilatéraux ont été signés et, en décembre 2018, Xi Jinping a été le premier président chinois à visiter officiellement le Panama. À cette occasion, un contrat de près d'1,2 milliard d'euros a été accordé à un consortium chinois pour la construction d'un pont sur le canal, faisant du Panama le premier pays d'Amérique latine à intégrer le projet des nouvelles routes de la soie.

La même année, les autorités chinoises ont également projeté la construction d'une nouvelle ambassade à Panama City, symboliquement située à l'entrée du canal. L'initiative a été toutefois stoppée par le président Juan Carlos Varela suite à une intervention diplomatique américaine. Ce premier sursaut laisse à penser que le Panama – et son canal – pourrait devenir un enjeu clé dans le contexte de la guerre commerciale sino-américaine.

