



Institut Français de la Mer

Article paru dans :

**acta geographica**

N° 121 du premier trimestre – 2000

## **Problèmes géopolitiques et géostratégiques maritimes autour du Canal de Panama**

**André Vigarié**

Professeur émérite à l'Université de Nantes. Administrateur de l'Institut Français de la Mer, Membre de l'Académie de Marine, Membre de la Société de Géographie

Dans le domaine maritime, mais ce pourrait être étendu à d'autres domaines, par *géopolitique* il faut entendre la détermination et la convergence des intérêts qui conditionnent les actions et le comportement extérieurs des nations, et il faut joindre à ces intérêts les obligations qu'elles ont assumées par ententes ou accords avec d'autres États. La *géostratégie* est alors l'ensemble des moyens mis en œuvre pour assurer la défense de ces intérêts et l'accomplissement de ces obligations.

Dans ces perspectives, comment se pose le problème de Panama ? L'analyse des trafics maritimes montre que l'on se trouve à l'un de ces *rare*s endroits où l'on entend « battre le cœur de la circulation océanique mondiale », où se croisent les politiques onéreuses des grandes compagnies d'armement et de transport du fret : celles interaméricaines, celles d'Europe desservant le Pacifique, celle d'Asie desservant l'Atlantique ; des capitaux énormes sont engagés. Les enjeux sont de caractère éminemment international : dans la logique des tendances du monde contemporain, on pourrait concevoir un contrôle ou un accord également international pour garantir la fiabilité et la pérennité du fonctionnement du canal, ou bien, comme pour Suez, une gestion indépendante, strictement soumise au gouvernement du territoire national. Cette deuxième solution paraît avoir été choisie : le traité de 1977 remet l'ensemble de la voie de navigation à la République de Panama. Mais on se trouve dans l'aire traditionnelle de l'influence politique et économique des États-Unis : le monde caraïbe, dont ce petit État fait partie, est la *back yard*, l'arrière-cour du puissant voisin qui domine avec un réel exclusivisme ; et c'est lui qui transmet à la petite république la propriété de cette voie ; n'y a-t-il pas là un problème, qui relève précisément de la géopolitique ?



Face à ces responsabilités, Panama dispose d'appuis sérieux. *L'Autorité de gestion* du canal restera en place avec une part plus grande donnée aux gestionnaires et techniciens panaméens ; elle est bien entraînée à assumer les charges quotidiennes ; le système régulateur du pilotage fonctionne bien, même s'il faut assurer, par appel international, des recrutements complémentaires. L'autre *Autorité*, transitoire, mise en place pour surveiller la bonne transmission des pouvoirs, le fait correctement, encore que l'on puisse s'interroger sur la décision de renvoyer, d'ici fin décembre 1999, 2000 employés considérés en surnombre (ils ne l'étaient pas antérieurement alors que la gestion du canal bénéficiait de la présence des techniciens états-uniens). L'activité de cette voie fondamentale bénéficiera évidemment de la présence et de l'appui des énormes sociétés qui gèrent les grands terminaux de conteneurs : Hutchison, à Balboa et Cristobal, dont l'objectif est de gérer des ports dans diverses parties du monde, ou des armateurs tels Evergreen pour le terminal de Coco Solo près de Colon, et Mærsk, dont les besoins sont dans la régularité des transports : leurs interventions éventuelles seront dans le sens d'une régulation ou d'un développement commercial, et non dans celui d'une contrainte politique ; déjà des appuis sont assurés pour la coordination des flux du canal et de ceux du *Panama Canal Railway*.

Par conséquent, la conjoncture s'ouvre sur de bons auspices.

### ***Pourtant, des problèmes demeurent qui peuvent avoir des répercussions sur la circulation maritime***

On ne peut les oublier totalement. Les accès de l'Atlantique vers Panama, à travers l'arc antillais, reposent sur une série d'accords bilatéraux qui méritent attention, bien que jusqu'alors maintenus sans heurts à cause de la présence américaine. Les principaux sont :

- en 1976 entre le Mexique et Cuba pour le détroit du Yucatàn,
- en 1977 entre les USA et Cuba pour celui de Floride,
- en 1977 entre Haïti et Cuba pour le détroit du Vent.
- etc.

Ceux ci-dessus indiqués mettent en relief le rôle stratégique de Cuba qui n'est pas, à ce jour, entré dans la communauté caraïbe aisément soumise à l'influence états-unienne ; il en est d'autres. La Maison Blanche n'hésite pas à intervenir militairement pour garantir la liberté de passage, comme le montre le débarquement armé à la Grenade en 1983, parce qu'un gouvernement progressiste y faisait construire une grande piste d'avions, piste qui risquait de menacer la route maritime entre l'île et Tobago : cette route est, certes, celle des pétroliers alimentant les grandes raffineries offshore de Louisiane, mais aussi celle de jonction du canal de Panama avec l'Amérique du Sud pour la côte atlantique. Sous ces aspects, le problème de la liberté de la navigation maritime dépasse le seul gouvernement panaméen, et doit être abordé de façon plus large.

D'autre part, et malgré la très bonne stabilité du gouvernement du Président Balladares et de ses proches prédécesseurs, force est d'évoquer le souvenir de crises encore récentes qui ont paralysé ce petit État : telle la crise de 1968 qui a provoqué une intervention armée des États-Unis, ou la crise fort complexe de 1987 à 1990 qui a opposé le Président Delvalle, régulièrement élu, aux ambitions du général Noriega, et au cours de laquelle le canal a été fermé pour la première fois de son histoire ; et le mouvement des guérilleros locaux, aujourd'hui maîtrisé, s'est maintenu jusqu'au-delà de 1994.

Les causes de ces difficultés n'ont pas toutes disparu ; le contexte social d'inégalités criantes, de corruption politique et administrative demeure, propice aux agitations incitées de l'extérieur. Certes, il s'est produit quelques changements : le courant idéologique du socialisme créole, dont Cuba a été le centre d'impulsion, et qui a été derrière diverses

interventions de guérilleros a perdu sa vigueur depuis 1989<sup>1</sup> (voir notes à la fin), bien que le 4<sup>e</sup> congrès du parti communiste cubain d'Octobre 1991 envisage de prolonger son appui sans discontinuer aux soulèvements progressistes de l'Amérique centrale.

Puis les habitudes américaines d'intervention demeurent : elles sont jugées normales par la Maison Blanche quand des conjonctures de troubles apparaissent autour du canal ; et il n'y a pas de raison majeure pour penser qu'elles disparaîtront avec l'application du traité de 1977 : l'opération armée de 1976 a porté le nom significatif « d'opération juste cause » ; celle de 1987-1988 a été déclarée « conforme aux pratiques passées » par le vice-ministre de la justice des États-Unis W.E. Dellinger ; elles sont... « dans le cadre de l'autorité personnelle du Président » ; ces citations ont aux yeux de Pentagone valeur de justification. Non moins grave est la possibilité pour les États-Unis, qui ont tant d'appuis directs ou occultes dans Panama, d'utiliser les structures de cette république pour leur diplomatie parallèle : l'Irangate, qui a consisté à vendre des armes pour disposer de capitaux utilisables discrètement en Amérique Centrale, a été possible grâce aux complaisances bancaires et financières trouvées en secret à Panama. Évidemment, ces comportements sont générateurs d'un mouvement permanent d'anti-américanisme ; il constitue un arrière-fond dans le problème global de la gestion du canal.

De façon générale, l'Amérique Centrale conserve les séquelles des troubles du quart de siècle écoulé ; et elles peuvent peser indirectement. Une guerre civile larvée demeure en 1997 en Colombie, sur arrière-fond de drogue, précisément dans ce pays où l'un des projets sérieux a été développé pour la construction d'une nouvelle voie transisthmique concurrente. Divers conflits de frontières en mer, parfois vifs, se perpétuent pour la détermination des Zones Économiques Exclusives et des aires de pêche, et pour la délimitation des plates-formes sous-marines dans une région où des gisements de pétrole sont pressentis ou espérés. L'un de ces conflits peut prendre quelque gravité : il oppose Colombie et Venezuela au large de Maracaibo, sur la route de navigation qui unit le canal aux côtes de l'Amérique du Sud.

Enfin, en regard de ces influences qui contribuent à définir l'atmosphère dans laquelle se déroule la transmission des pouvoirs sur le canal, il faut signaler que la république de Panama et l'ensemble des autres États proches n'ont pas su trouver une cohésion économique et maritime qui eût permis de tirer avantage, pour une part évidemment limitée, mais à leur profil, des possibilités d'échanges par le canal, de développer leurs lignes propres de navigation, et de se doter de flottes de propriété et sous pavillons locaux. Certes, il a bien existé quelques petits armements indépendants, tel WISCO (West Indies Shipping Co), créé en 1961 ou CARIFTA Shipping (qui ne possède qu'un navire). Mais ils sont des bases frêles pour asseoir une véritable stratégie maritime. Les essais de quelque ampleur qui furent tentés ont vite échoué. Tels sont ceux faits dans le cadre d'un regroupement autour de CARIFTA en 1970, ou bien sous la forme de la constitution de NAMUCAR (Naviera Multinacional des Caribe) en 1975, dont les quelques bateaux ont été inscrits dans le registre de Panama, et qui visait surtout le cabotage entre ses huit participants, côté Pacifique compris, ou bien encore dans le cadre de CARICOM (communications inter-caribéennes), regroupé autour de WISCO, qui finit par faire faillite en 1991. Jusqu'à présent, et dans un autre domaine, les essais de Marché Commun de l'Amérique Centrale, ou les ententes économiques de quelque ampleur, utiles sans doute comme l'accord de San José (février 1995), n'ont pas été plus fructueux dans le sens d'un renforcement d'une autonomie maritime locale ou régionale.

Le contexte économique et politique autochtone autour du canal demeure frêle et reste dominé par des forces extérieures, dont certaines sont occultes (drogue, blanchiment

---

<sup>1</sup> Le mouvement du communisme créole, dont Cuba a été l'agent pour l'URSS en Amérique Centrale, a de fait cessé après le sommet de Malte des 2 et 3 décembre 1989, entre le président Bush et M. Gorbatchev. Voir les Mémoires de ce dernier. Ed. du Rocher, Paris 12.9.97, p. 642.

d'argent...). Ces faits sont inégalement liés aux conditions nouvelles de la gestion du canal ; mais ils constituent un arrière-fond qu'on ne peut ignorer. La grande voie interocéanique, fondamentale pour le déroulement normal des échanges internationaux, est donc placée dans une région à bien des points de vue fragilisée ; cela oblige à interpréter sous un jour particulier l'autorité jusqu'alors débordante qu'y exercent les États-Unis.

### ***Peut-on établir un parallèle avec le cas du Canal de Suez ?***

On y est enclin naturellement ; la situation présente des similitudes. En 1956 et 1957, cette autre voie était aussi soumise à une autorité étrangère, franco-anglaise, qui assurait gestion et perception des péages. La nationalisation décidée par Nasser conduit à un transfert des responsabilités devant lequel les milieux maritimes internationaux, surtout ceux de l'Ouest, ont mis en doute le bon déroulement des passages ; aujourd'hui, force est de constater que tout se passe très bien.

Cependant, cette comparaison conduit à rappeler que ce fut payé par une longue période critique. Le canal est tombé rapidement sous contrôle indirect de l'URSS qui a installé un contrôleur « financier » à Ismaïlia, ce qui dura jusqu'au-delà de la mort du président de l'Égypte ; on sait que ce dernier en vint à interdire le passage de navires d'un État étranger (Israël), ce qui déclencha la guerre des Six Jours ; la présence des Russes à Ismaïlia signifiait rétablissement d'une main mise politique ; d'autre part, le même gouvernement soviétique « tenait » les accès de Suez par la Mer Rouge : ils y disposaient d'avantages navals aux Îles Dahlac, à Aden, temporairement à Berbera et occupaient militairement et de façon occulte les Îles Socotra. Il a fallu l'arrivée au pouvoir du Président Sadate, la dure guerre du Kippour et l'intense activité diplomatique occidentale (dont américaine), pour que la pression soviétique cesse sur cette voie internationale, mais elle a perduré en Mer Rouge, et pour que l'autorité égyptienne soit assurée sans limitation. Mais dans cette succession d'événements, ce que la communauté maritime internationale retient est qu'il est possible de réinstaurer un contrôle étranger sur une voie de navigation qui se voulait indépendante, et que cette voie d'importance si fondamentale a été coupée deux fois : en 1956, puis longuement de 1967 à 1975 ; et les conséquences sur la vie océanique en ont été énormes à de nombreux points de vue ; ce fut un véritable bouleversement dont il a fallu payer fort cher les frais.

Il est évident que l'histoire ne se reproduit jamais de façon identique à elle-même, que les circonstances ne sont pas rigoureusement semblables, que l'URSS a disparu, qui fut l'une des deux puissances mondiales capable de peser sur les Océans ; et il faut ramener la réflexion aux dimensions propres du Panama et de l'Amérique Centrale.

### ***Intérêts et obligations des États-Unis à l'égard du canal***

Ils restent les seuls qui aient tous les moyens de s'engager dans une présence océanique universelle ; et par conséquent, ils peuvent dominer sans peine le petit monde caraïbe avec sa percée panaméenne ; ils le font aussi sans gêne.

### ***Le rôle du canal dans l'économie et la politique états-uniennes a évolué***

Avant la dernière guerre, la navigation intercostale était indispensable au développement harmonieux du vaste état fédéral aux façades océaniques distantes l'une de l'autre ; ce fut une des raisons essentielles du rachat en 1903 des concessions obtenues par la Compagnie française défailante. La côte Ouest de l'Union a connu durablement un développement plus limité que celui du littoral atlantique, et cela a posé à long terme un

problème d'équilibre et d'harmonisation du territoire : pour les trafics portuaires internationaux, cette côte occidentale représentait, en poids de marchandises : 11,3 % du total des USA en 1952, puis 15 % encore en 1973, puis 19,14 % en 1983<sup>2</sup>. Ce déséquilibre entre façades pouvait avoir des conséquences en cas de crises internationales graves, ce qui fut le cas dans la dernière guerre ; et la voie de Panama a gardé longtemps un rôle stratégique lié à la défense nationale.

Il y avait, certes, des raisons structurelles à ce déséquilibre, tel que le regroupement des vracs dans le Golfe du Mexique et sur la côte orientale ; la localisation des principaux gisements pétroliers renforçaient les inconvénients de cette situation ; mais les chiffres précédents montrent en même temps qu'il y a eu une évolution.

De nombreuses raisons justifient cette dernière. La deuxième guerre mondiale a donné une impulsion puissante à l'économie du littoral pacifique et a préparé de grands changements ; le développement de l'État d'Alaska avec ses ressources pétrolières, l'essor des hydrocarbures au long des côtes californiennes, le commerce d'Hawaï pour les trafics riches ; bien des transformations y ont aidé ; les problèmes énergétiques de l'Ouest et des plaines centrales sont maintenant résolus avec plus d'aisance, et de nombreux oléoducs aujourd'hui contribuent à alimenter ces grandes plaines au potentiel économique élevé, à partir des entrées pétrolières du Pacifique comme de l'Atlantique, ce qui n'est pas sans influence sur la navigation intercostale des vracs ; les échanges avec les partenaires asiatiques ont connu une véritable explosion dans le domaine des marchandises diverses prioritairement au profit de cette côte Ouest, et la multiplication des *land bridges*, sur lesquels la pratique du *double stack* est usuelle<sup>3</sup>, détourne vers les voies terrestres des flux de conteneurs qui gagnent un temps précieux par rapport aux lignes maritimes qui emprunteraient le cheminement de Panama.

Aussi, ce dernier n'a-t-il plus la même signification pour l'économie des États-Unis. Évidemment, son intérêt demeure réel : sur le plan du cabotage national d'abord, d'autant plus que ce dernier est largement subventionné, est navigation réservée, et que, de toutes façons, le pavillon étoile est exempt de péage dans les traversées du canal. Mais ce cabotage ne représente plus qu'une très faible fraction du trafic trans-isthmique total : dans les proches années écoulées, il n'a pas dépassé 2 à 3 %. En tant qu'élément de la défense nationale évoquée plus haut, et de la cohésion du territoire de l'Union, il a perdu une grande part de son caractère vital. C'est ailleurs qu'il en faut rechercher l'intérêt.

Il demeure important sur le plan du commerce international états-unien : on estime que 10 % de ce dernier y passent en transit, soit pour les liaisons des ports de la côte Est et des Grands Lacs avec les clients du Pacifique et l'Extrême Orient, soit pour l'importation de denrées alimentaires, et de matières premières stratégiques : (cuivre, cadmium, terres rares... traversant l'isthme d'Ouest en Est ; et fer, bauxite, alumine... allant en sens inverse. Le canal conserve une réelle utilité pour la vie du territoire fédéral, mais sur le plan économique plus que sur celui d'une stratégie militaire de défense. Le changement provient de l'importance acquise par les réseaux de transports transcontinentaux, dont l'usage a été énormément amplifié dans les décennies écoulées.

Mais d'autres intérêts politiques demeurent, d'abord parce que le monde caraïbe, dont Panama est une clé, constitue, au dire des stratèges, « la quatrième frontière » de la Fédération, et ensuite parce que les États-Unis ont gardé une obligation morale et matérielle

---

<sup>2</sup> À cette date, le Nord Est appalachien en représentait 26,7 %, le Sud Est atlantique 4,9 %, le Golfe 47,6 % et les Grands Lacs 1,5 %.

<sup>3</sup> *Land bridge* : jonction ferroviaire entre deux ports, l'un de l'Atlantique, l'autre du Pacifique ou inversement ; *double stack* : chargement de deux conteneurs l'un sur l'autre par wagon, ce qui double la charge des trains.

de défense du complexe des routes océaniques qui se nouent dans ce secteur particulier. La carte jointe précédemment montre, certes, que les voies d'accès au canal traversent l'ensemble caraïbe ; mais elle montre aussi que tout le rivage Sud de l'Union, est dépendant de ces mêmes voies maritimes, soit, en poids de cargaisons, près de la moitié du commerce extérieur états-unien, à cause des vracs qui sont eux aussi indispensables au bon fonctionnement économique : on comprend dès lors que si la domination politique sur le monde caribéen devait être partagée avec d'autres grandes puissances, il en résulterait des risques éventuels pour le libre fonctionnement de l'économie de ces États-Unis.

Le traité Carter-Torrijos de 1977 laisse à ces derniers un certain nombre d'obligations, et peut-être aussi d'avantages ; ils doivent garantir la neutralité du canal, et par conséquence logique mais non exprimée, des voies d'accès par les détroits antillais ; ils gardent un droit d'intervention si la République de Panama se révèle défaillante dans le maintien de l'ordre de façon dangereuse pour la circulation maritime ; ils sont la seule nation autorisée à maintenir des forces militaires sur le territoire de cette république ; et en cas de guerre, leurs navires, et ceux de Panama, disposent d'une priorité absolue de passage.

Une part importante de leurs responsabilités demeure donc ; mais les États-Unis se trouvent déchargés des nécessités de gestion de la zone du canal et de présence immédiate<sup>4</sup>. Cependant, pour l'opinion publique internationale, ils ont « libéré » la voie de navigation.

### ***En toute occurrence, le gouvernement américain conserve de puissants moyens de domination***

Il garde un contrôle financier et boursier sur la vie panaméenne. Il y existe plus de 150 banques internationales plus ou moins liées aux capitaux états-uniens, et par lesquelles passent, à des fins locales ou non, des flux d'argent liés au grand voisin du Nord. Panama participe aux différentes formes des aides et subventions accordées aux pays latino-américains, dont celles de la Banque Inter-Américaine du Développement (BID) gérée par ces pays eux-mêmes, mais alimentée par Washington. La bourse de Panama City est intégrée dans le réseau que domine Wall Street. Les grandes entreprises panaméennes, à côté évidemment d'autres influences, sont pénétrées par des capitaux d'origine fédérale ; la zone franche de Colon compte plus de 800 sociétés dont bon nombre sont états-uniennes. Enfin la Maison Blanche peut décider d'accords douaniers préférentiels.

Certes, ces moyens d'interventions sont inégaux et le plus souvent indirects ; mais ils sont nombreux ; et ils permettent, sur une économie dépendante, des pressions sectorielles ; et leur convergence pourrait se révéler très efficace. Il s'y ajoute la part des navires de propriété états-unienne dans le pavillon de libre immatriculation de Panama, qui procure un revenu relativement notable en droits et frais d'inscription<sup>5</sup>.

### ***La traduction de cette situation en terme de stratégie navale***

Une situation conflictuelle semblable à celle des fusées de Cuba (1962) ne paraît pas proche de se reproduire dans la conjoncture présente. Mais l'éventualité d'une crise dans le monde caraïbe, que le Pentagone a le devoir d'envisager, quel que puisse être le degré de probabilité ou de risques, ne pourrait toucher le canal que sous deux aspects : soit dans le

---

<sup>4</sup> La république de Panama y perd, selon les années de 200 à 400 millions de \$ de revenus pour frais de garnisons, travaux, etc. ; mais elle y gagne en péages.

<sup>5</sup> Cependant le nombre de ces navires a beaucoup baissé depuis les années 80, au profit du Liberia. En 1982, le pavillon des USA représentait encore 16,4 % du registre panaméen ; il est tombé autour de 3 %. Il est possible que les troubles de 1977 y soient pour quelque chose.

cadre localisé du monde caraïbe, et dans ce cas, elle relèverait du type CALOW<sup>6</sup>. (*Contingency and limited objective warfare*), c'est-à-dire d'un conflit de basse intensité selon la classification adoptée par l'US Navy ; il y en eut divers exemples dans l'instabilité de ce petit complexe centre-américain ; soit au contraire de grande ampleur, résultant d'une quelconque menace sur le canal lui-même et sur la convergence des accès atlantiques qui y aboutissent, ce qui fut redouté tout au long de la seconde guerre mondiale et de la guerre froide. Il en résulte deux conséquences.

Quant à ce dernier risque général venant de l'Atlantique d'abord ; le canal et ses abords sont intégrés dans les perspectives d'ensemble de la stratégie du Pentagone ; cela signifie qu'ils relèvent du commandement général de Norfolk et d'une protection globale qui repose sur la très puissante II<sup>e</sup> Flotte américaine ; celle-ci dispose d'ailleurs sur place de la base de Guantanamo dans l'île de Cuba, et de Puerto-Rico, sans compter bien d'autres facilités dans l'arc antillais jusqu'aux Îles Vierges<sup>7</sup>. Le problème ici est de garantir la liberté de navigation et d'accès aux détroits qui fragmentent les Antilles.

Cette grande flotte est un instrument disproportionné par rapport au seul secteur caraïbe, et une structure décentralisée a été constituée sous la forme du *Comus for Carib*, commandement local placé à Key West, dont la compétence est étendue de l'Atlantique au Pacifique à travers l'Amérique Centrale ; jusqu'à la fin de la guerre froide, il disposait d'une solide couverture aérienne, mais n'avait sur mer qu'une demi-douzaine de bâtiments légers rapides et bien armés ; en 2000, ce commandement n'aura plus l'appui du Southern Command que Washington entretenait à Panama City, non plus que des 10 000 à 12 000 soldats de la garnison du canal.

Cela paraît limité ; mais la II<sup>e</sup> Flotte est toujours proche, et les forces navales dans le monde caraïbe sont faibles également. Elles ont connu un développement important par le nombre de patrouilleurs et de vedettes armées après 1982, lorsque chaque État a défini les limites de sa Zone Économique Exclusive, ce qui a exigé des contrôles de pêche et des garde-côtes ; le total en a été de 222 dans la décennie qui a suivi ; et de cette cohorte apparemment nombreuse, une partie se trouvait dans le Pacifique ; seul le Venezuela avec deux sous-marins et six frégates paraît d'importance notable relativement aux autres. Mais pour les États-Unis, le point important est Cuba qui est toujours considéré officiellement comme adversaire potentiel par le Pentagone ; dans le passé, des bateaux de guerre soviétiques y passaient en croisière, et un ou deux y sont venus en réparation ; aujourd'hui, depuis le désaveu de Fidel Castro à l'égard de Moscou qui a abandonné la ligne marxiste pure, il n'y en a plus ; il peut y avoir encore quelques réactions d'humeur, comme les manœuvres aériennes de l'aviation cubaine le 4 mai 1990 sur les espaces marins entourant l'île ; mais du point de vue naval, le poids de la flotte est insignifiant, et décroissant dans la mesure où il s'agit de matériel russe dont l'entretien est défaillant faute de crédits et de pièces de rechange : les dernières livraisons d'unités date de 1985, tout le reste est plus ancien ; et il en demeure à quai faute de bon fonctionnement. Il s'agit : de l'équivalent de deux corvettes légères rapides, fragiles et de qualités nautiques jugées médiocres, de 28 patrouilleurs, de 9 hydroptères, et, ce qui ne manque pas d'intérêt, de 13 bateaux hydrographiques dont une part est qualifiée de « collecteurs de renseignements ».

---

<sup>6</sup> Voir sur cette distinction : Martin Mandl La place des conflits de basse intensité dans le débat de la stratégie américaine, in *Revue Stratégique* 2/96 62, p. 19.

<sup>7</sup> La II<sup>e</sup> Flotte est formée de 5 porte-avions avec leur *task-force*, de 80 à 85 grands bâtiments dont de nombreux sous-marins nucléaires. Voir Atlas permanent du Littoral, N° 4, planches et texte 46 et 47, pub. UMR 6554 du CNRS, Nantes.



## ***Panama : seule solution de continuité dans la chaîne continue de domination des océans par les flottes militaires des États-Unis***

Ils sont l'unique superpuissance à l'issue de la guerre froide ; leur autorité, dans la large mesure où elle est représentée ou exercée par l'US Navy, couvre la totalité des mers du globe : c'est là à la fois un fait pratique d'observation, et une volonté exprimée non seulement par le Pentagone, mais aussi par une partie importante de l'opinion publique et du Congrès. C'est devenu une situation qu'il est facile de constater à travers les aires de compétences des forces navales américaines ci-dessous indiquées :

- la II<sup>e</sup> Flotte couvre tout l'Atlantique, ses mers bordières et Gibraltar ;
- la III<sup>e</sup> garde le Pacifique oriental et la côte Ouest de l'Union ;
- la VII<sup>e</sup> est celle du Pacifique occidental et des détroits malais et indonésiens où le passage est libre ;
- le nom de V<sup>e</sup> Flotte a été donné récemment, à la suite des guerres du Moyen Orient, à l'ensemble, comportant au moins un porte-avions ; cette flotte était antérieurement prélevée sur la VII<sup>e</sup>, et s'appuie sur la très forte base de Diego-Garcia pour tenir l'Océan Indien et le Golfe Persique ;
- la VI<sup>e</sup> est celle de la Méditerranée, et son porte-avions a déjà franchi Suez pour renforcer la précédente dans les conflits irakiens.

Le caractère d'inter-opérabilité de ce complexe naval est clairement visible, ainsi que la facilité d'appuyer cette flotte-ci sur celle-là, sauf à l'endroit du Canal de Panama, car la capacité de ses écluses (289,5 m. de longueur, 32,3 m. de largeur) est incompatible avec les dimensions des grandes unités des II<sup>e</sup> et III<sup>e</sup> flottes, chacune regroupée sur sa part d'océan<sup>8</sup>. Au demeurant, en période de crise, la traversée de l'isthme créerait un temps inacceptable de vulnérabilité.

Sans doute ne faut-il pas exagérer le poids de cette coupure dans la chaîne du contrôle interocéanique exercé par le Pentagone. La gêne serait surtout opérationnelle, d'autant plus que le cantonnement forcé d'un porte-avions dans un espace marin déterminé entraîne celui de sa *task-force*. Cela pourrait avoir quelques conséquences en cas d'opérations dans le Pacifique... au XXI<sup>e</sup> siècle. Sur le plan militaire, l'on retrouve ici les inconvénients des restrictions de passages semblables imposées à la flotte marchande pour les navires de très grande taille, et les délicats problèmes qui en découlent : ceux des « panamax », des « post-panamax » et des lignes régulières « round the world », etc.

Au total, et du point de vue de la stratégie navale, il n'existe actuellement aucune situation d'urgence autour de Panama, alors qu'avant 1989, une certaine surveillance s'imposait, qui était donc exercée par les États-Unis. Ces derniers n'accepteront pas, pour les raisons ci-dessus exposées, la remise en cause de la capacité de défense et du contrôle que la communauté maritime internationale leur a tacitement confiés : cela simplifie le problème des risques et des défenses ; mais les questions de géopolitique qui entourent le canal apparaissent plus complexes et subtiles qu'il n'est visible dans un examen hâtif, parce que cette voie d'importance universelle s'inscrit dans le cadre de la traditionnelle *backyard* de l'Union, et plus largement, dans la politique à la fois désirée et difficilement évitable de la domination océanique actuelle par la seule puissance qui soit en mesure de l'exercer.

---

<sup>8</sup> Les porte-avions ont de 320 à 335 m. de long et souvent près de 40 m. de large ; sont aussi interdits de passage les grands navires de ligne (type BB), et les porte-hélicoptères, les transporteurs de chalands des unités d'opérations amphibies ; cependant, il passe quand même une trentaine de bâtiments par an, tous pavillons confondus.

---

## **Complément d'orientation bibliographique** (En plus des références infra-paginales)

### **- Livres**

- B. Prezelin : *Flottes de combat*. Éditions maritimes et d'Outre-mer (Ouest-France), Paris ; une livraison tous les deux ans.
- A. Vigarié : *Économie maritime- et géostratégique des océans* (voir p. 103 sq.), Éd. Paradigme, Caen, 1990, 399p.
- A. Vigarié : *La Mer et la géostratégie des nations* (voir p. 115 sq.), Éd. Economica, Paris, 429p.

### **- Revues ou publications annuelles**

- *Journal de la Marine Marchande* : articles divers, dont publication annuelle de statistiques pour le Canal de Panama
- Hérodote : « Panama base militaire », Paris. 2<sup>e</sup> trimestre 1990, p. 419 sq.
- Revue : *Politique Internationale* : Cuba, après la chute de l'URSS, N° 57 de 1992.
- *Navy League of the U.S.- The Almanach of the Sea Power*, Vol 36, du 1<sup>er</sup> janvier 1993 ; 312 p.
- *Armées d'Aujourd'hui* : P. Drouhaud « L'Amérique centrale, une profonde mutation », N° 203, septembre 1995, p. 17 sq.

