



Le nouveau canal de Panama

Gérard Gachot

Contre-amiral (2S)

Institut français de la mer, comité Toulon-Provence-Corse

L'ouverture du canal de Panama, première connexion transocéanique et carrefour stratégique du trafic maritime mondial, est sans aucun doute une des avancées techniques les plus importantes du XX^e siècle. Le canal a vu son premier client naviguer sur ses eaux en 1914, mais l'idée d'un canal qui ferait communiquer l'Atlantique et le Pacifique était dans les têtes des navigateurs, des marchands et des stratèges politiques ou militaires depuis la grande époque des découvertes à l'aube du XVI^e siècle. L'histoire du canal jusqu'au deuxième conflit mondial est bien connue, nous nous proposons donc, après un bref rappel historique, de consacrer cet article aux développements successifs qui ont permis à cette voie navigable, essentielle aux échanges commerciaux de la planète, de se moderniser et de s'adapter aux aléas politiques et aux nouveaux défis technologiques, à partir de la fin des années 1940.

Rappels historiques

L'idée du creusement d'un canal au travers de l'isthme de Panama remonte en fait au XV^e siècle, si l'on prend en compte les premières reconnaissances effectuées sur place par Christophe Colomb et Hernán Cortès. Elle sera reprise par l'empereur Charles Quint en 1524, le navigateur portugais Antonio Galvao en 1550, l'écossais William Patterson -qui obtient en 1695 le droit de creuser au travers de la province de Darién à l'est du Panama- et beaucoup d'autres. Toutefois le projet ne commencera à prendre réellement corps qu'avec le baron prussien Alexander von Humbolt et surtout l'ingénieur français Ferdinand de Lesseps, auréolé de son succès à Suez.

En mai 1879 Lesseps va reprendre, contre l'avis de plusieurs spécialistes, le projet d'un canal sans écluse de Lucien Napoléon Bonaparte-Wyse, lequel a obtenu une concession de 99 ans de l'État colombien que Lesseps lui rachète pour 10 millions de francs, en même temps qu'il lance la Compagnie universelle du canal, qui sera au cœur du fameux scandale de Panama.

Malgré l'opposition formelle des États-Unis les travaux commencent en 1881 et, face aux difficultés du terrain -le massif de la Culebra-, Lesseps se rend aux raisons de ses ingénieurs et adopte finalement en 1887 un projet à dix écluses, qui seront conçues par Gustave Eiffel. Mais le budget initial de 1880 a été largement sous-estimé et les banques vont cesser leur soutien, ce qui entraîne la banqueroute de la Compagnie de Panama en 1889, le plus grand scandale financier en France du XIX^e siècle. La compagnie est mise en faillite le 4 février 1889, Lesseps est contraint de cesser les travaux et abandonne le projet.

Le « canal français » a vécu.

Les États-Unis, considérant que le projet est vital pour leur économie, le prennent à leur compte et les travaux reprendront le 4 mai 1904. Entre temps ils se sont engagés à internationaliser le canal et signent le 18 novembre 1903 avec l'ingénieur français Philippe Bunau-Varilla, ministre plénipotentiaire du nouvel État indépendant du Panama, le traité qui valide cette opération. Le Panama va également accorder aux États-Unis les droits à perpétuité sur le canal et sur une zone large 8 km de part et



Emprunt obligataire à lots de 1888

d'autre de son tracé.

Le canal est officiellement emprunté pour la première fois le 15 août 1914, depuis l'Atlantique vers le Pacifique, par le cargo américain SS *Ancón*.

La guerre et l'après guerre

Dès les années 1930 il est apparu que la meilleure solution pour améliorer la capacité du canal était d'augmenter la taille des bassins et de construire un troisième jeu d'écluses de taille supérieure à celles de 1914. Il s'agissait notamment pour les Américains d'offrir une possibilité de



SS Ancón dans l'écluse Gatún le 15 août 1914

passage à leurs plus gros navires de combat, les cuirassés de la classe *Montana* (280 m x 37 m x 11 m). Les États-Unis vont donc lancer les travaux le 1^{er} juillet 1939 pour une livraison prévue en 1945. Ces travaux vont bien sûr être suspendus (fin mai 1942) après l'entrée en guerre des États-Unis contre le Japon et les forces de l'Axe en décembre 1941.

Les termes du traité signé par Bunau-Varilla seront remis en question par le nouveau maître du Panama, le colonel José Remón, qui prend le pouvoir en 1953 et signe un nouveau traité de coopération et d'amitié avec le président Dwight Eisenhower. Le bail de la base américaine de Rio Hato est renouvelé pour 15 ans. Mais la situation va se tendre de nouveau avec l'arrivée au pouvoir en 1968 du Général Omar Torrijos, qui réussira en septembre 1977 à renégocier avec le président Jimmy Carter l'accord sur la zone du canal qui prévoit la restitution au Panama du contrôle complet du canal à compter du 31 décembre 1999.

Entre temps le nouveau président du Panama, le général Manuel Noriega¹, qui a instauré une dictature militaire va être lâché par les États-Unis, déjouer plusieurs tentatives de coups d'État et déclarer son pays en état de guerre contre les Américains. Le président américain George H. W. Bush, prenant prétexte de la sauvegarde de ses ressortissants au Panama après la mort d'un officier de l'US Navy, lance alors l'invasion du Panama. C'est l'opération « *Just cause* » qui durera du 20 décembre 1989 au 31 janvier 1990. Manuel Noriega est déposé et la Force de défense panaméenne est dissoute. Guillermo Endara est assermenté président du Panama.

À partir du 31 décembre 1999, le canal sera dirigé par l'Autorité du Canal de Panama (ACP).

1. Noriega avait appartenu à la CIA (*Central Intelligence Agency*), travaillé pour la DEA (*Drug Enforcement Agency*) et connaissait le président Bush depuis 1970, époque à laquelle il était le chef de la CIA.

Projet d'élargissement

Au début du XXI^e siècle le canal absorbe environ 5% du trafic maritime mondial acheminé, pour l'essentiel entre Amérique du nord et Asie, par un flot annuel de près de 15 000 navires. Toutefois l'accroissement de ce trafic s'est traduit également par l'augmentation de la taille des navires, le canal restant limité à ceux dits « Panamax » dont les dimensions maximales sont dictées par celles des écluses, soit longueur 294 m, largeur 32 m et tirant d'eau 12 m. Les bateaux les plus grands susceptibles de franchir le canal sont alors des porte-conteneurs d'une capacité de 5 à 6 000 EVP² et des vraquiers n'excédant pas 85 000 tonnes. La taille des gros navires a donc considérablement augmenté, notamment celle des porte-conteneurs, à tel point qu'en 2011 on estimait que 40% de ces navires étaient trop gros pour emprunter le canal.

L'élargissement devenait dès lors un choix vital pour l'avenir du canal. Cependant la constitution du Panama dispose qu'un tel projet doit être approuvé par l'Assemblée nationale et soumis à referendum. Le projet est présenté par le président panaméen Martin Torrijos le 24 avril 2006, l'Assemblée l'approuve le 14 juillet et le scrutin, dont l'organisation est précipitée par le projet de création d'un canal au Nicaragua³, a lieu le 22 octobre, le oui l'emporte largement avec 77% des votes.

Le projet prévoit une nouvelle route le long du canal et un nouvel ensemble d'écluses. Les travaux sont officiellement lancés le 3 septembre 2007.

Les travaux d'élargissement

Les éléments principaux du projet

- Construction de deux nouveaux systèmes d'écluses de trois chambres, sur l'Atlantique et sur le Pacifique ;
- Création de nouveaux canaux d'amenée et élargissement des canaux de navigation déjà existants ;
- Approfondissement des canaux de navigation et élévation du niveau du lac de Gatún.

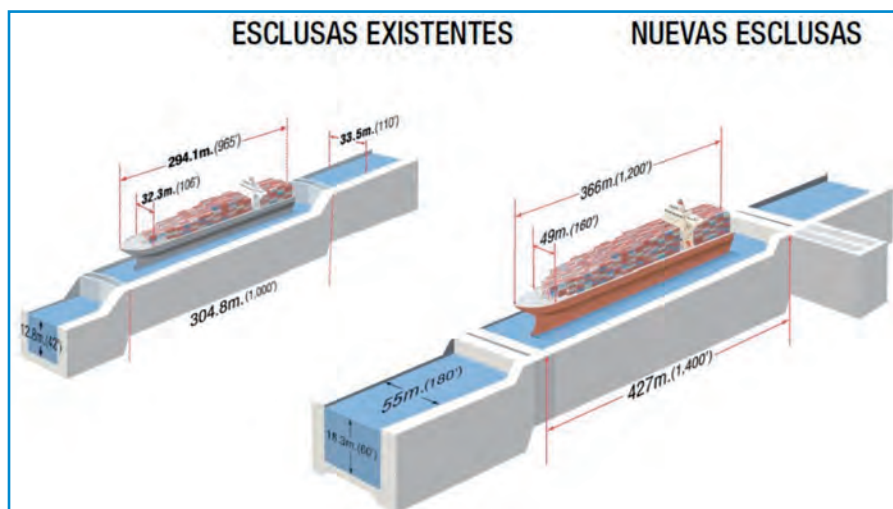
Les entreprises

Le consortium GPUC (*Grupo Unidos Por el Canal*), qui regroupe quatre entreprises (l'espagnol *Sacyr Vallehermoso*, l'italien *Salini Impregilo*, le belge *Jan de Nul* et le panaméen *Constructora Urbana*), remporte l'appel d'offres le 8 juillet 2009 avec une offre à 3,12 milliards de dollars US.

La proposition du GPUC prévoit deux nouveaux ensembles avec canaux d'approche : à l'est des écluses de Gatún (Agua Clara) et au sud-ouest de celles

2. Conteneur « Équivalent vingt pieds » (soit 6,1 m), en anglais *twenty feet equivalent unit* (TEU)

3. Voir l'article du même auteur dans *la Revue maritime* n° 516, mars 2020 (NDLR).



D.R.

de Miraflores (Cocolí). Les écluses disposent de portes coulissantes hautes de 57 m pesant chacune 2 100 tonnes (doublées par sécurité), elles ont 427 m de long, 55 m de large et 18,3 m de profondeur. Les canaux d'approche ont une largeur de 218 m. Les autres canaux sont élargis à 280 m. Le niveau du lac de Gatún est élevé de 40 cm pour atteindre 27,1 m.

La construction d'un troisième pont côté Atlantique à Colón (après ceux des Amériques et du Centenaire côté Pacifique) est confiée à Vinci Construction Grands Projets en octobre 2012. Il est baptisé Pont de l'Atlantique et constitue un record mondial de longueur (4,6 km) pour un pont à haubans.

Les problèmes

Initialement prévue pour 2014 -pour le centenaire de sa première ouverture à la navigation- l'inauguration du nouveau canal aura finalement lieu le 26 juin 2016, avec 20 mois de retard.

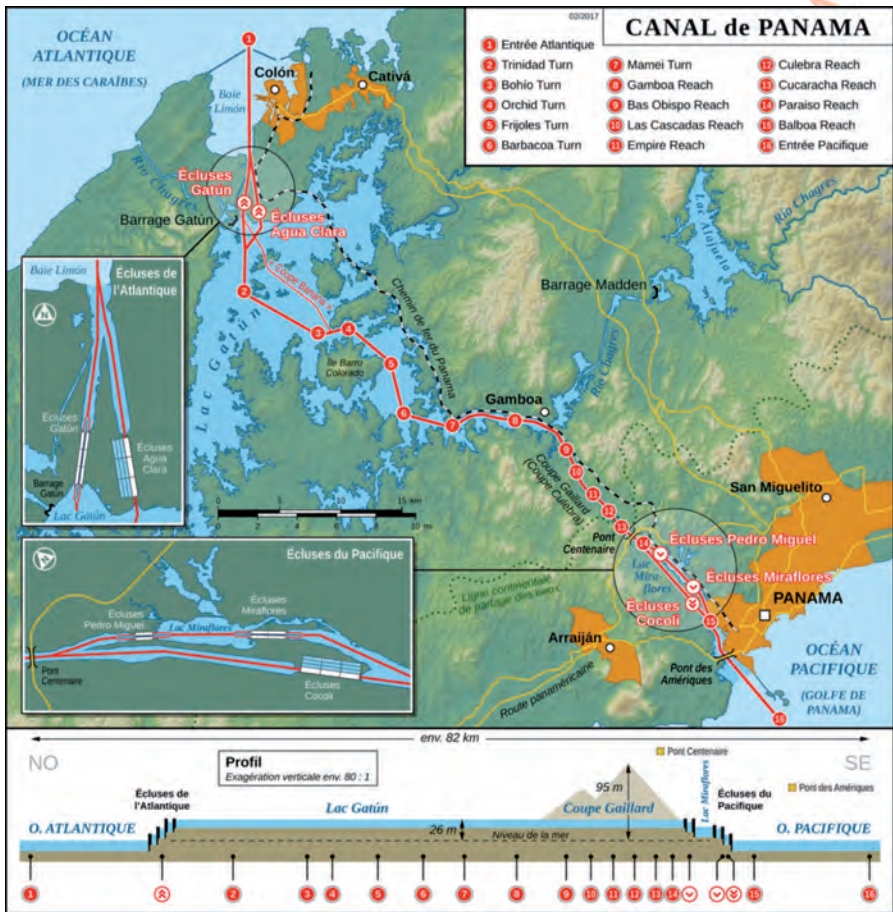
Et le coût final de l'opération serait de 5,2 Md\$, soit un dépassement de 1,9 Md\$ par rapport à l'appel d'offres, sachant que le GUPC réclamait déjà un surcoût de 1,6 Md\$ en 2013.

Cette demande du GUPC sera à l'origine d'un conflit avec l'ACP qui entraînera des grèves et un blocage de plusieurs mois dans les travaux. À quoi s'ajouteront des problèmes de fissures sur les écluses côté Pacifique, qui seront finalement résolus avec un supplément de ferrailage et un surplus de gros travaux sur les parois de béton. Ces deux éléments expliquent en majeure partie le retard de 20 mois à la livraison.

La consommation d'eau douce reste un sujet d'inquiétude. Chaque transit de navire demande 190 000 m³ d'eau qui sont rejetés à la mer, soit la moitié de la consommation quotidienne des habitants de la zone du canal. Par ailleurs l'élargissement fait passer la capacité de transits journaliers de 39 à

49 navires, ce qui entraîne une augmentation de la consommation d'eau douce quotidienne qui atteint 25 fois celle des habitants et obère les réserves des lacs de Gatún et d'Alajuela, d'où l'inquiétude en période de sécheresse.

L'inquiétude est justifiée avec l'épisode de sécheresse de 2019, qui voit les précipitations chuter de 20% par rapport à la moyenne annuelle, provoquant une baisse anormale du lac artificiel qu'est Gatún. L'ACP réagit en réduisant le volume de trafic quotidien ainsi que le gabarit maximum autorisé à traverser. Enfin depuis février 2020 les navires payent une surtaxe, qui peut atteindre 10 000 \$, pour compenser la perte d'eau douce entraînée par leur traversée.



D.R.

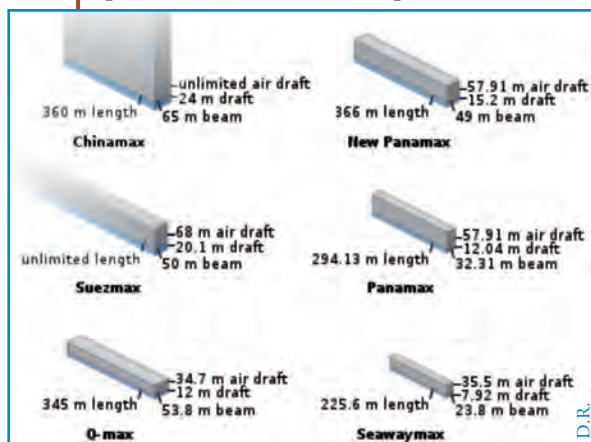
La situation actuelle

Depuis son ouverture en 2016, le nouveau canal a vu son trafic progresser, malgré la sécheresse de 2019 et la pandémie de 2020. Les navires aux normes néo-panamax représentent désormais 50% du volume en transit (pour 27% des passages). Les types de navires empruntant la



voie d'eau sont dans l'ordre les porte-conteneurs⁴ (46%), les pétroliers (25%), les méthaniers (12%) et les vraquiers (9%), les 8% restant étant pour l'essentiel représenté par la croisière.

Le canal, qui voit passer 6% du trafic maritime mondial, a pour principal client les États-Unis, qui sont concernés par un tiers des volumes en transit, à l'export et à l'import, suivis par la Chine.



Comparaison de l'encombrement Panamax à d'autres standards de navires. (air draft = tirant d'air, draft = tirant d'eau, beam = maître bau)

À noter qu'en 2019 ce pourcentage est tombé à 3,5% en raison des mesures de restriction liées à la sécheresse, qui demeure le pire ennemi du canal. Par ailleurs, en 2020, la fréquentation du canal s'est ressentie des effets de la pandémie avec 10% de passages en moins en avril et 21% en mai par rapport aux prévisions.

Si l'on ajoute à ce constat la baisse du flux des échanges commerciaux, exacerbée par les tensions économiques entre les États-Unis et la Chine, principaux utilisateurs du canal, Panama n'atteindra sans doute pas le but qu'il s'était fixé de doubler les revenus tirés du canal d'ici à 2026.

Conclusion

Le canal de Panama, dont l'ouverture aura modifié durablement le commerce mondial, demeure une réalisation emblématique du XX^e siècle. Et l'autorité panaméenne, après s'être affranchie du joug américain, a su entreprendre les travaux de modernisation indispensables à sa pérennité.

Son futur n'est toutefois pas garanti, car si la menace d'une concurrence directe à travers l'isthme de l'Amérique centrale a été écartée après que le projet de canal Nicaragua ait été pratiquement abandonné avec le retrait de la Chine en 2017, l'avenir pourrait s'assombrir avec l'ouverture d'une route maritime arctique, favorisée par le réchauffement climatique. Et le passage du nord-ouest, déjà ouvert 3 à 4 mois par an, qui permettrait de raccourcir de quelques 4000 milles nautiques le trajet New-York-Yokohama, pourrait devenir une route maritime de premier plan vers le milieu de notre siècle.

Mais après tout, l'augmentation régulière et inévitable du volume de marchandises transportées par voie de mer étant une réalité, il pourrait au bout du compte y avoir de la place pour tout le monde.

4. Les 15 000 EVP représentent désormais les ¾ de ce type de navires à comparer avec les panamax de 4 800 EVP compatibles avec les anciennes installations.