

🏠 > ACTU > MONDE > ECONOMIE

Rénové, agrandi, le canal de Panama offre un nouveau visage dimanche

AFP, publié le 24 juin 2016 à 05h55 | 👁 8 | 💬



Après neuf ans de travaux pharaoniques, le canal de Panama se dévoile dimanche dans une version rénover et élargie pour accueillir de plus grands bateaux, espérant doper son commerce et ravir des clients à son principal concurrent, le canal de Suez.

Transports

Sous les regards d'une dizaine de dirigeants étrangers dont le président de Taïwan Tsai Ing-wen et la chef de l'Etat chilienne Michelle Bachelet, un bateau chinois, baptisé Cosco Shipping Panama pour l'occasion, sera le premier à traverser le canal élargi.

Désormais, l'infrastructure vieille de 102 ans pourra faire passer des bateaux contenant jusqu'à 14.000 conteneurs, mesurant jusqu'à 49 mètres de large et 366 mètres de long, triplant ainsi sa capacité. Auparavant, les navires trop imposants devaient transiter par le canal de Suez, plus large.

Le Panama espère donc, d'ici dix ans, doper ses performances annuelles, en doublant son volume de transit (300 millions de tonnes) et ses recettes (un milliard de dollars).

Le canal est d'ores et déjà le passage obligé pour 5% du commerce maritime mondial, avec les Etats-Unis et la Chine comme principaux clients.

S'il améliore ses recettes, l'Etat panaméen en sera le premier destinataire: "Avec le canal élargi, les recettes du Trésor vont augmenter, ce qui bénéficiera aussi aux autres secteurs d'activité" du pays, observe Nicolas Ardito Barletta, ex-président panaméen et ancien vice-président de la Banque mondiale en Amérique latine.

Selon lui, le canal, ainsi que d'autres activités logistiques et bancaires annexes, apportent 45% du PIB du pays.

Et c'est aussi le commerce mondial qui devrait profiter de l'opération, alors que les Etats-Unis et l'Asie verront se réduire les coûts de transport des marchandises entre eux.

Le grand marché visé, avec cet élargissement, est celui du transport de gaz naturel liquéfié depuis le Texas et la Louisiane jusqu'en Asie, principalement au Japon.

"L'inauguration du canal de Panama élargi signifie de nouvelles opportunités pour le commerce international et, pour le Panama, le renforcement de ses avantages compétitifs comme centre logistique", explique à l'AFP le président panaméen Juan Carlos Varela.

- 'Le vrai visage du Panama' -

La cérémonie intervient à point nommé pour le pays, chahuté par le scandale mondial d'évasion fiscale "Panama Papers", qui a révélé début avril l'utilisation à grande échelle de sociétés offshore, via le cabinet d'avocats panaméens Mossack Fonseca.

Dimanche, c'est avec son célèbre canal, déclaré l'une des sept merveilles du monde moderne, que le pays d'Amérique centrale veut attirer l'attention mondiale.

"Nous montrons au monde le vrai visage du Panama et cela doit avoir un effet positif sur l'image du pays face à ces adversités que nous traversons", estime l'administrateur du canal, Jorge Quijano.

"Le chantier est terminé et nous en sommes suffisamment satisfaits pour passer à la phase d'opérations", indique-t-il.

Lancé en 2007, le projet consistait à bâtir une troisième voie ainsi qu'un nouveau jeu d'écluses, l'une côté Pacifique et l'autre sur les Caraïbes, tout en améliorant d'autres aspects du canal.

Sa mise en pratique s'est révélée bien plus compliquée que prévu : des disputes incessantes entre l'administration du canal et le Groupement Unis pour le canal (GUPC), consortium chargé des travaux, ont créé des retards.

En 2014 le consortium, qui comprend les groupes espagnol Sacyr, italien Salini Impregilio, belge Jan de Nul et panaméen Constructora Urbana, n'avait pas hésité à geler le chantier pour réclamer un budget supplémentaire de 3,5 milliards de dollars.

Plusieurs grèves d'ouvriers ont également mis en péril les travaux, et l'apparition de fissures dans l'une des nouvelles écluses a porté un autre coup aux promoteurs du projet.

Au final, le canal élargi sera inauguré avec 20 mois de retard et un coût de 5,45 milliards de dollars, mais, selon l'expert panaméen Carlos Guevara-Mann, professeur en sciences politiques à l'université de l'Etat de Floride, il "pourrait finir par coûter beaucoup plus que prévu, en raison des importantes réclamations" déposées par GUPC.

Agrandir ce canal, par lequel sont passés plus d'un million de bateaux depuis son inauguration en 1914, "est un bébé que nous avons fait naître à travers un long accouchement", reconnaît Jorge Quijano.