



Un bateau-grue passe, le 20 juin, la nouvelle écluse de Cocoli, qui donne accès à l'océan Pacifique. ARNULFO FRANCO/AP

Le canal de Panama voit plus grand



Adrien Jaulmes
@AdrienJaulmes

Envoyé spécial à Panama

En casques de chantier et gilets fluorescents, les ouvriers se massent sur les quais pour voir manœuvrer le navire. Tiré par un petit remorqueur qui lâche des bouffées rageuses de fumée noire, le *Baroque*, cargo de 255 mètres de long et 43 de large, pénètre avec une lenteur solennelle dans l'écluse géante d'Agua Clara, à l'entrée atlantique du canal de Panama. Une porte d'acier coulisse pour refermer le bassin, l'eau se met rapidement à baisser et l'énorme coque noire du cargo descend entre les deux quais de béton. La sirène du bateau retentit. Les ouvriers applaudissent à tout rompre en se penchant en photo avec leurs téléphones portables.

Le 9 juin dernier, le *Baroque* était le premier navire à tester les nouvelles écluses du canal de Panama. L'inauguration officielle du « Canal agrandi » aura lieu en grande pompe ce dimanche 26 juin, quand un navire chinois fera la traversée complète de l'Atlantique au Pacifique. Des dizaines de chefs d'État ont été invités, et la cérémonie aura l'ampleur d'une célébration nationale au Panama.

Giuseppe Quarta, ingénieur en chef de la compagnie italienne Salini Impregilo, le maître d'œuvre des nouvelles écluses, assistait avec satisfaction aux essais du 9 juin. « C'est l'aboutissement de six années de travail. Dans mon métier, on vit pour des moments comme celui-là. » Ces travaux monumentaux d'élargissement du canal de Panama ont été entourés dès le début par de nombreuses polémiques et ont dû faire face à des difficultés techniques qui n'ont pas toutes été entièrement résolues.

Les plans de Gustave Eiffel

Décidés en 2002 par un référendum national, et commencés en 2009, les travaux ont été confiés à un consortium multinational, Groupe usis pour le Canal, rassemblant des compagnies espagnoles, italiennes et panaméennes. Estimée à 3,1 milliards de dollars, leur offre était nettement moins chère que celles des concurrents, l'américain Bechtel et le français Bouygues, qui s'était retiré avant la fin de la compétition. Sept ans plus tard, et avec deux ans de retard sur le programme, la facture se monte à 5,4 milliards de dollars et les critiques sur la réalisation sont nombreuses. Fissures dans le ciment, remorqueurs défaillants, écluses trop petites, niveau d'eau insuffisant, et finalement projet trop ambitieux, compte tenu du ralentissement du commerce mondial : un dossier spécial du *New York Times* paru jeudi dressait un sombre tableau du projet.

Les travaux d'élargissement n'en ont pas moins été menés à bien et sont la source d'une certaine fierté au Panama. « Nous avons effectivement eu des problèmes avec le ciment, qui devait remplir un cahier des charges draconien, avec une durabilité d'un siècle », dit Guillermo Chapman, ex-ministre panaméen de l'Économie, et qui fut membre du puissant conseil d'administration du Canal, le Canal Board, entre 2007 et 2016, à l'époque des travaux. « Mais l'élargissement est un succès. La capacité du canal

Vieux de 102 ans, le célèbre canal veut connaître un nouveau départ en s'élargissant. Avec une capacité désormais multipliée par trois, le nouvel ouvrage, qui sera inauguré dimanche, ambitionne de développer les échanges entre les États-Unis et l'Asie. En attirant des bateaux qui passaient par son principal concurrent, le canal de Suez.



On y a déjà englouti 5 milliards de dollars. Au lieu de mettre le canal au service du pays, on a mis le pays au service du canal

MIGUEL ANTONIO BERNAL, PROFESSEUR DE DROIT CONSTITUTIONNEL ET AVOCAT PANAMÉEN

est triplée, ce qui représente un potentiel de croissance important pour le Panama. Et le fait que les travaux aient été pour la première fois menés par le Panama est symboliquement très important. »

Pensé par un Français de génie, Ferdinand de Lesseps, creusé par les États-Unis après l'échec de la première tentative française, le canal de Panama, par où transitent chaque année entre 13 000 et 14 000 navires, est l'un des plus ambitieux projets d'ingénierie jamais conçus. Six écluses, trois côté Pacifique et trois côté Atlantique, élèvent et abaissent les navires de 26 mètres au-dessus du niveau de la mer. Entre les deux, la traversée des 77 kilomètres de l'isthme entre l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud se fait par un pont d'eau créé par l'immense lac artificiel de Gatun.

Conçus au début du XX^e siècle pour accueillir les plus grands navires de l'époque, comme le *Titanic*, les écluses actuelles sont devenues, après cent ans d'utilisation, un peu étroites pour les navires géants qui transportent de nos jours les biens et les marchandises du monde globalisé. Aux écluses de Miraflores, côté Pacifique, les cargos chargés de milliers de conteneurs multicolores empilés sur six épaisseurs au-dessus des ponts comme des briques de Lego se succèdent. Des locomotives électriques halent les navires dans les bassins des écluses, fermées par des doubles portes posées il y a plus d'un siècle.

Les nouvelles écluses permettront à un nouveau format de navire de franchir le canal. Au lieu de la jauge dite « Panamax », capable d'emporter 4 000 TEU (*Twenty Foot Equivalent Unit*, unité de mesure équivalent à un conteneur de 6 mètres de long), les « Neo-Panamax » en emportent 14 000. « Les nouvelles écluses apportent deux nouveautés », dit Michèle Labrut, journaliste pour la revue maritime *Seatrade* et spécialiste des questions maritimes : « les bassins de réutilisation de l'eau, technique employée en Belgique, et les portes d'écluse coulissantes d'un seul tenant, qui avaient déjà été imaginées par Gustave Eiffel pour le premier canal de Panama. » Les portes des écluses sont doublées, afin qu'on puisse les entretenir sans interrompre le fonctionnement du canal.

La décision d'agrandir les écluses a été prise peu après le transfert de la souveraineté du canal au Panama, en 1999. Les États-Unis considéraient le canal comme une voie d'eau stratégique et ne faisaient payer que les coûts d'exploitation aux usagers. Le Panama a fait du canal une entreprise profitable. Le prix du passage d'un navire est compris entre 300 000 et 500 000 dollars. « Les revenus du canal représentent environ 15 % du budget de l'État », dit Guillermo Chapman, sans compter les retombées indirectes sur l'économie. »

La taille accrue des navires et la concurrence du canal de Suez, autre route maritime entre l'Asie et l'Europe ou la côte Est des États-Unis, récemment

agrandi lui aussi, ont conduit les autorités panaméennes à lancer les travaux d'agrandissement. Mais, pour certains critiques, il n'est pas du tout certain que l'expansion du commerce mondial continue au rythme actuel au cours des prochaines années. Ni que d'autres routes, comme le passage du Nord-Ouest, au nord du Canada, de plus en plus praticable en raison du réchauffement climatique, ne viennent pas concurrencer le canal de Panama.

« Ces travaux n'étaient pas indispensables », regrette Miguel Antonio Bernal, professeur de droit constitutionnel et avocat panaméen. Le canal est devenu panaméen il y a seulement seize ans, et on a déjà englouti 5 milliards de dollars qui auraient pu aller à l'éducation ou à des infrastructures utiles à la population. Au lieu de cela, l'oligarchie qui gouverne le Panama a décidé l'élargissement par un référendum truqué. Au lieu de mettre le canal au service du pays, on a mis le pays au service du canal. »

L'ombre de Ferdinand de Lesseps

Les polémiques et les scandales, financiers ou politiques, ne sont pas nouveaux dans l'histoire du Canal de Panama. La première tentative de creusement du canal par Ferdinand de Lesseps s'était achevée par un fiasco financier retentissant et une affaire de corruption qui avait éclaboussé une partie de la classe politique française des années 1890. Malgré l'erreur de conception initiale de Lesseps, consistant à vouloir creuser un canal au niveau de la mer, le choix du tracé reste une idée de génie, et son échec est largement dû aux problèmes sanitaires posés par la malaria et à la fièvre jaune, dont on ignore à l'époque les modes de transmission.

Le creusement du canal par les Américains, commencé en 1904 et achevé en 1914, est un succès technique, mais lourd de conséquences politiques. Afin de s'assurer la souveraineté sur une voie d'eau stratégique pour eux, les États-Unis favorisent l'indépendance du Panama, alors province colombienne, suscitant une méfiance durable à leur égard dans toute l'Amérique latine. Ils se font en outre octroyer la souveraineté d'une bande de territoire de 5 kilomètres de large de part et d'autre du canal, qui devaient un territoire américain, en fait et en droit, coupant le Panama en deux. Clôturée, avec ses pelouses bien arrosées et ses maisons pastel, ses bases militaires et sa population d'expatriés, la Zone du Canal symbolise pendant quatre-vingts ans pour le Panama son statut de protectorat américain. L'invasion militaire américaine de 1989, partie de la Zone du Canal pour renverser le général Noriega, dictateur panaméen de l'époque, est aussi restée dans les mémoires comme une atteinte à la souveraineté nationale. Le transfert du canal au Panama, le 31 décembre 1999, est ainsi resté une date clé de l'histoire du pays.

L'élargissement, décidé quelques années plus tard, est presque autant une question de prestige que de nécessité. Au sommet d'une colline artificielle et au bout d'une pelouse impeccable, le siège de l'Autorité du Canal est un grand bâtiment de pierre grise construit par les Américains, qui ressemble plus à un palais présidentiel qu'au siège d'une entreprise. « Ce que l'on constate, c'est que, malgré son transfert aux autorités panaméennes, le canal est resté le cœur du pouvoir dans ce pays », dit Miguel Antonio Bernal. Le conseil d'administration du Canal continue de décider de l'avenir du Panama. ■