

A Panama, un canal « new look » pour des navires géants

Elargie et rénovée, la voie interocéanique entre le Pacifique et l'Atlantique table sur une augmentation du commerce maritime pour rentabiliser les 5,45 milliards de dollars qu'a coûté le chantier

Pour les Panaméens, dimanche 26 juin sera un jour de fête. La mise en service officielle du canal élargi entre l'Atlantique et le Pacifique fera oublier pendant un moment le discrédit entraîné par les « Panama papers », qui ont placé la City centraméricaine au cœur d'un scandale mondial d'évasion fiscale. Un porte-conteneurs chinois sera le premier à emprunter la voie, moyennant 600 000 dollars (530 000 euros) de taxe de transit. Plus de 150 cargos attendent leur tour.

Le chantier a été pharaonique. Pour creuser de nouvelles voies d'approche et installer de plus grosses écluses, l'équivalent de deux pyramides de Khéops de béton et d'une vingtaine de tours Eiffel d'acier ont été utilisés. D'une durée de neuf ans, les travaux ont été émaillés de trouvailles archéologiques, de grèves et de conflits entre le donneur d'ordre, l'Autorité du canal de Panama (ACP), et les maîtres d'œuvre, un consortium formé par le groupe espagnol Sacyr, l'italien Impregilo, le luxembourgeois Jan De Nul et le panaméen Constructora Urbana S.A.

« Surfacturation » de l'élargissement

Le chantier a coûté 5,45 milliards de dollars,

mais cette ardoise pourrait enfler, du fait de plus de 3 milliards de dollars de réclamations. L'arbitrage pourrait prendre plusieurs années et compromettre l'amortissement de l'ouvrage, prévu à l'horizon 2029.

Officiellement, le canal nouvelle version répond à une augmentation du commerce maritime entre l'Asie et la Côte est d'Amérique du Nord, porté par la croissance chinoise et américaine. Mais la concurrence est rude sur les routes du transport mondial : le canal de Suez, le système de transport intermodal aux Etats-Unis, le cap de Bonne-Espérance, mais aussi l'Arctique, se disputent la vedette. Aidé d'un magnat chinois, le président nicaraguayen, Daniel Ortega, candidat à une nouvelle réélection, envisage même de creuser un autre canal, pour un coût estimé à 50 milliards de dollars. Une escroquerie, disent certains.

Lorsque le canal de Panama appartenait aux Etats-Unis, l'Etat panaméen percevait 1 million de dollars par an. Depuis 2000, l'ACP verse au Trésor public 1 milliard de dollars. « Le canal de Panama est parvenu à éviter, en partie, la corruption qui caractérise les institutions privées et publiques du pays », estime le sociologue panaméen Marco Gandasegui, qui dé-

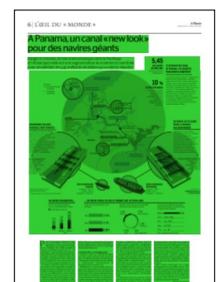
plore néanmoins « le manque de transparence » et la « surfacturation » de l'élargissement.

En attendant, la mise en œuvre du nouveau canal ne se fait pas sans heurts. Le syndicat des capitaines et officiers, chargés de guider les navires dans la voie, dénonce le projet de privatisation des remorqueurs, qui seraient livrés à des entreprises étrangères. Le même type d'accusation a été porté à propos de la construction du port de Corozal Oeste. Des risques pour l'environnement ne sont pas non plus écartés : certains craignent que l'augmentation du trafic provoque une salinisation du lac Gatun, compromettant l'approvisionnement en eau potable d'un Panaméen sur deux.

Enfin, certains s'interrogent sur le risque d'engorgement des nouvelles écluses : élargies, elles vont permettre le passage de navires beaucoup plus gros. Mais suffiront-elles si le commerce mondial continue d'augmenter et si les porte-conteneurs poursuivent leur course à la taille ? En tout cas, un quatrièmement jeu d'écluses est déjà à l'étude. ■

PAULO A. PARANAGUA

A Panama, un canale « new look » per le navi giganti



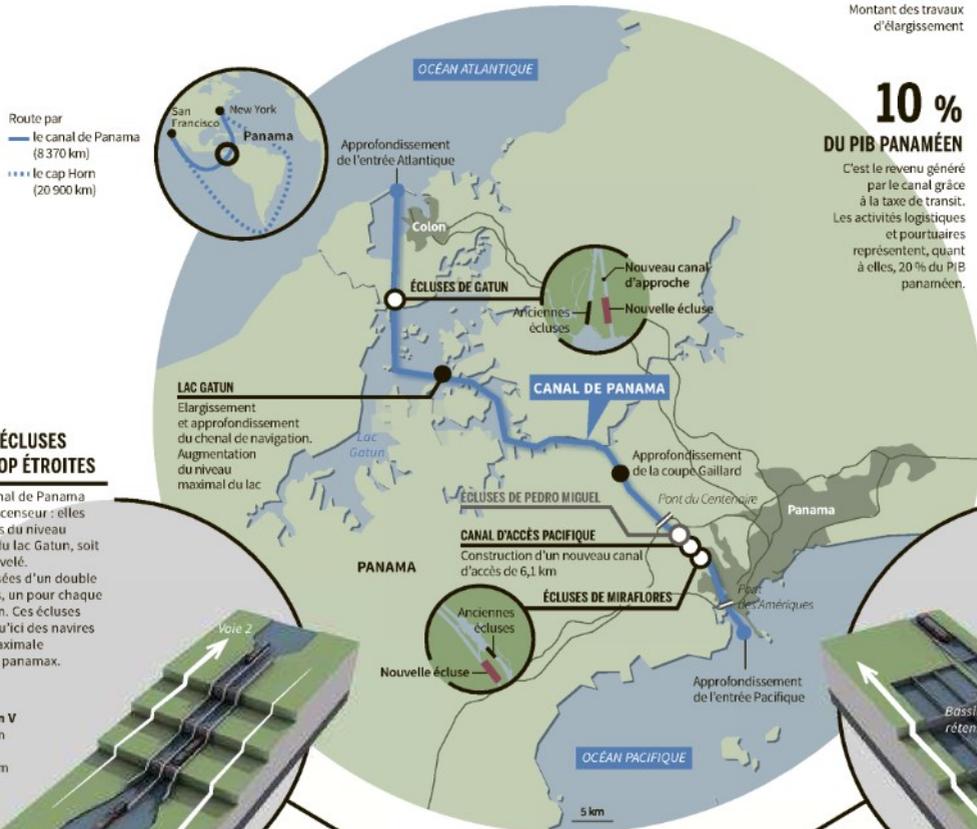
5,45
MILLIARDS
DE DOLLARS
 Montant des travaux
 d'élargissement

**L'EXTENSION DU CANAL
 DE PANAMA : UN CHANTIER
 POUR RESTER COMPÉTITIF**

10 %
DU PIB PANAMÉEN

C'est le revenu généré par le canal grâce à la taxe de transit. Les activités logistiques et portuaires représentent, quant à elles, 20 % du PIB panaméen.

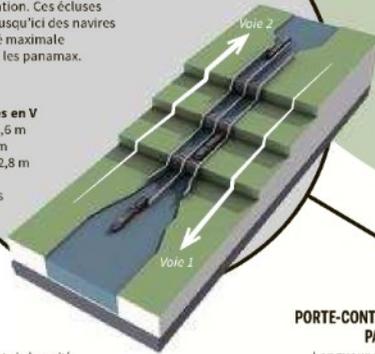
Le canal de Panama, long de 77 kilomètres, relie les océans Atlantique et Pacifique depuis 1914. En 2015, 13 874 navires y ont transité, soit 5 % du commerce maritime mondial, connectant 160 pays entre eux. Pour rester compétitif par rapport au canal de Suez (15 % du commerce maritime mondial) et au détroit de Malacca (30 %), le Panama doit accueillir des navires de plus grande taille : les neopanamax. Les travaux d'élargissement ont commencé en septembre 2009 sous la direction d'un consortium international mené par le groupe espagnol Sacyr.



**D'ANCIENNES ÉCLUSES
 DEVENUES TROP ÉTROITES**

Les écluses du canal de Panama jouent le rôle d'ascenseur : elles élèvent les navires du niveau de la mer à celui du lac Gatun, soit 26 mètres de dénivelé. Elles sont composées d'un double système d'écluses, un pour chaque sens de navigation. Ces écluses accueillent jusqu'ici des navires d'une capacité maximale de 4 000 EVP*, les panamax.

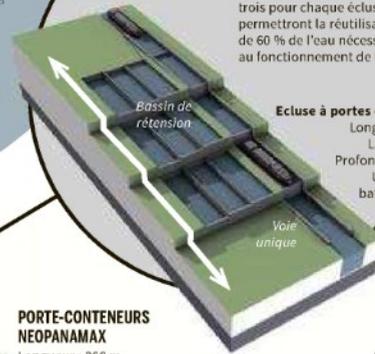
Ecluse à portes en V
 Longueur : 304,6 m
 Largeur : 33,5 m
 Profondeur : 12,8 m
 Utilisation de locomotives pour guider les navires



**DE NOUVELLES ÉCLUSES
 POUR LE PASSAGE
 DES NEOPANAMAX**

Plus longues et plus larges, ces nouvelles écluses accueillent les navires neopanamax. Ces géants des mers ne peuvent pas se croiser à l'intérieur du chenal d'accès et des écluses. Neuf bassins de rétention d'eau, trois pour chaque écluse, permettront la réutilisation de 60 % de l'eau nécessaire au fonctionnement de l'écluse.

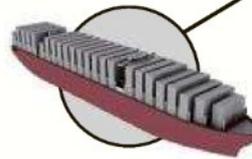
Ecluse à portes coulissantes
 Longueur : 427 m
 Largeur : 55 m
 Profondeur : 18,3 m
 Utilisation de bateaux pilotes



**PORTE-CONTENEURS
 PANAMAX**
 Longueur : 294,1 m
 Largeur : 32,3 m
 Cargaison : 4 000 EVP*



**PORTE-CONTENEURS
 NEOPANAMAX**
 Longueur : 366 m
 Largeur : 49 m
 Cargaison : 13 000 EVP*

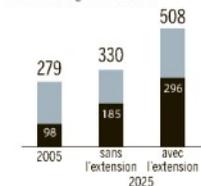


* Equivalent vingt pieds : unité de mesure des conteneurs.
 ** Panama Canal Universal Measurement System

INFOGRAPHIE :
**VÉRONIQUE MALÉCOT
 ET HENRI-OLIVIER**

UN ESPOIR D'AUGMENTER...

Prévision du tonnage transitant par le canal, en millions de PCUMS** tonnes

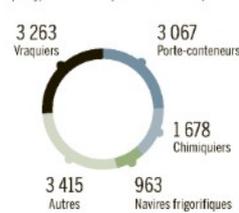


... UN TRAFIC STABLE EN 2015 ET DOMINÉ PAR LES ÉTATS-UNIS

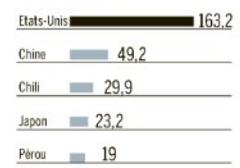
Nombre de navires transitant par le canal de Panama



Répartition du trafic dans le canal en 2014-2015, par types de navires (nombre de navires)



Principaux pays d'origine et de destination des navires transitant par le canal de Panama en 2015, en millions de tonnes



Source : Autorité du Canal de Panama