

LE CANAL DE PANAMA

- Bref rappel historique et généralités sur le canal de Panama

- Histoire :

C'est en 1882 que le projet de lancement du canal de Panama voit le jour. L'ingénieur français Ferdinand de Lesseps, alors auréolé du prestige de ses précédents travaux de percement du canal de Suez, se lance dans cette aventure pharaonique aux côtés de Gustave Eiffel, sous l'égide de la *Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama*. Malheureusement, le manque de moyens logistiques, liés aux contraintes topographiques et aux nombreuses épidémies qui décimèrent les ouvriers, précipita la société vers la faillite, révélant une affaire de corruption parlementaire plus connue sous le nom de « *scandale de Panama* ».

En 1903, la signature du traité de Hay-Bunau-Varilla accorde aux Etats-Unis le contrôle et l'exploitation du canal de Panama, tandis que l'Etat est placé sous protectorat américain jusqu'en 1939. La rétrocession du canal demeure, quant à elle, plus récente : depuis le 31 décembre 1999, ce dernier est contrôlé par l'Autorité du canal de Panama.

- Généralités :

Chaque année ce sont entre 12 000 et 13 000 navires, empruntant les grandes routes Est/Ouest intercontinentales, qui transitent par cet isthme de 80 km reliant le Pacifique à l'Atlantique. Depuis son inauguration le 15 août 1914 par le vapeur « Ancon », plus d'un million de navires ont emprunté le canal de Panama. Moyennant un droit de passage, ils traversent des écluses successives dont la taille permet d'accepter des navires longs de 294,3m, larges de 32,3m, d'un tirant d'eau de 12m. Leur dimension optimum est appelée PANAMAX, et correspond à des porte-conteneurs d'une capacité de 5 .000 EVP¹.

- L'internationalisation des échanges, vecteur de mutations structurelles au sein du paysage maritime

Dans un monde qui voit croître la globalisation des échanges, l'industrie armatoriale joue un rôle capital. Dans un contexte de basculement géopolitique vers l'Asie, et de maîtrise de la production ou des approvisionnements, la flotte s'est adaptée à l'accroissement du volume des échanges, guidée par la notion d'économie d'échelles.

C'est de ce contexte que sont nés les ULCS (Ultra-Large Containers Ships). Véritables titans du fret, leurs capacités de stockages peuvent dépasser les 16 000 EVP, à l'image du CMA-CGM Marco Polo, le plus grand porte-conteneurs au monde.

Or, les dimensions des écluses du canal de Panama ne correspondent plus aux standards de cette nouvelle flotte, dénommée Post-Panamax, tandis que les Panamax, moins importants en tonnage, ne peuvent acheminer de manière compétitive la production de plus en plus importante des pays émergents d'Asie vers les Etats-Unis.

¹ Equivalent Vingt Pieds

A titre indicatif, sur un itinéraire de service type entre l'Europe et le Far East d'une durée de 10 semaines, l'avantage d'un navire de 13 000 EVP est d'environ 250 \$ / slot² en comparaison d'un navire de 6 500 EVP.

- Les travaux d'élargissement du canal de Panama

Le chantier pharaonique d'agrandissement du canal de Panama, également connu sous le nom de « third set of locks », a débuté en 2007. Jusqu'à sa livraison en 2014, à l'occasion du centenaire de sa mise en service par les américains, il emploiera plus de 20 000 personnes.

Les nouvelles écluses mesureront chacune 427 mètres de long sur 55 mètres de large pour une profondeur de 18,3 mètres, contre 304,8 mètres de long sur 33,5 mètres de large et 12,8 mètres de profondeur pour celles qui sont actuellement en service. Les voies spéciales d'accès au canal mesureront 6,1 kilomètres côté Pacifique et 3,2 kilomètres côté Atlantique. Chaque sas des nouvelles écluses disposera d'un bassin de récupération d'eau permettant d'économiser 60 % des 197 000 mètres cubes d'eau utilisés à chaque éclusage. Le dragage du canal aura permis de retirer 40 millions de mètres cubes de terre. Un projet dont le coût total est chiffré à près de 6 Milliards de Dollars !

A l'issue du chantier, la capacité du canal sera doublée en taille, permettant son utilisation à des navires d'une capacité de 13 000 EVP, définissant ainsi les nouveau Panamax et Post-Panamax.

Sur les 162 navires de plus de 10 000 EVP naviguant aujourd'hui, auxquels il convient d'ajouter les 112 en commande au début de l'année 2013, près d'une centaine ne sera pas autorisée à emprunter le canal, du fait de leurs dimensions

- Quelles conséquences et implications pour l'ère Post-Panamax ?

- La concurrence:

Travaux titanesques riment avec capacités de financement en conséquence Depuis la rétrocession du canal aux autorités panaméenne en 1999, les tarifs ont flambé de 100%. Ces taxes d'entrée des navires, de plus en plus onéreuses, sont lourdes pour le monde armatorial. Pour un navire porte-conteneurs de 2 500 EVP, le montant du passage s'élève aujourd'hui à 220 000 \$, soit près d'un demi-million pour un aller-retour. Du fait de la limitation en taille, et des coûts de transit exorbitants, certaines compagnies considèrent aujourd'hui que la formule de transit par le canal de Suez est plus économique avec, par exemple, des navires de 10 000 EVP sur la route principale Asie Etats-Unis côte est.

En juin 2012, le président du Nicaragua évoquait le projet de construction d'un canal transocéanique, pouvant capter une part importante du fret maritime constitué de navires de très grande taille.

Cependant, ces concurrents des canaux de Suez, et potentiellement du canal nicaraguayen, ne sont pas de nature à inquiéter les autorités panaméennes, puisque les estimations des spécialistes indiquent, compte tenu de la hausse attendue du trafic maritime, que le canal de Panama aujourd'hui saturé le sera de nouveau d'ici 5 à 10 ans.

- L'équipement en infrastructures connexes :

L'un des premiers effets de l'agrandissement du canal de Panama s'opérera sur une disqualification de la flotte ex Panamax. Cependant, de nombreux ports sont encore loin de bénéficier

² Compartiment destiné à recevoir un conteneur

d'infrastructures logistiques capables d'opérer des navires aux standards Post-Panamax. Il est donc probable que les ex Panamax soient affectés à des routes dont les volumes ne justifieront pas l'emploi de si gros navires, et dont les ports situés sur ces chemins ne pourront les accueillir.

Néanmoins, il est certain que l'agrandissement du canal impactera les infrastructures portuaires situées à proximité, amenées à se développer pour capter le trafic futur généré par les Post-Panamax. L'axe stratégique panaméen est aujourd'hui l'objet de toutes les convoitises, et les investissements privés dans les ports situés aux embouchures du canal sont évalués à 750 millions de dollars du seul fait asiatique, dont la rivalité avec les Etats-Unis ne cesse de croître.

L'effet principal de l'agrandissement du canal de Panama se fera ressentir sur le trade Far East / Etats-Unis côte Est, dont les volumes sont censés doubler entre 2007 et 2015, et presque tripler de 2016 à 2020. Cette croissance s'explique par un transfert des volumes actuellement débarqués sur la côte ouest. Cependant, le faible développement des infrastructures portuaires sur la côte est des Etats-Unis pourrait profiter aux Bahamas, à la Jamaïque, et à la République Dominicaine, dessinant ainsi le « Caribbean hub »³.

- **BILAN** : Un Business modèle visionnaire, reflet d'une économie mondialisée.

En préparant depuis plusieurs années le financement des nouvelles écluses par une progression du tarif de transit, l'Autorité du Canal de Panama a su tirer profit de la situation géostratégique de son canal d'une manière assez visionnaire. Les nécessaires travaux d'agrandissement des écluses vont de pair avec l'évolution du parc maritime qui, dans une logique de rationalisation des coûts face à l'accroissement des volumes transportés, s'est lui aussi transformé. La mutation du paysage maritime panaméen se ressent également sur l'évolution des infrastructures connexes, et permettra à certaines zones géographiquement proches du Panama de tirer profit de cette avancée économique. De part sa position géostratégique, il est probable que le Panama devienne, à l'échelle du monde maritime, le théâtre de l'émulation entre les grandes puissances économiques mondiales, dans un contexte de concurrence exacerbée.

³ Zone d'interface privilégiée par sa position spatiale.