

L'élargissement du canal de Panama : quelles conséquences sur le commerce maritime mondial ?



Toussaint WATTINNE
Étudiant Sciences Po Paris

Avril 2013
Cargo Marine 2013 – N°9





Sommaire

Introduction.....	4
I - Historique du canal de Panama : des intérêts américains au trafic maritime mondial.....	5
II - L'évolution du trafic maritime international et le rôle du canal de Panama	5
III - Les perspectives de changement du trafic maritime mondial après juin 2015 ...	9
IV – Les limites des bouleversements attendus pour le commerce mondial	10
V – Les vrais enjeux de l'élargissement du canal de Panama : une modification à la marge de la structure du trafic.....	12
Conclusion : Des perspectives à l'image des mutations économiques mondiales ?.....	13



Introduction

Échec français mais succès américain, à la croisée d'intérêts militaires puis commerciaux, le canal de Panama ferait-il un pied de nez aux Européens à l'occasion de son centenaire ?

Avec l'achèvement de ses travaux d'élargissement prévu pour juin 2015, le nouveau canal de Panama pourrait bien rebattre les cartes des flux maritimes internationaux en renforçant le rôle de la route commerciale reliant la côte Est des États-Unis et l'Asie au détriment du vieux continent. L'immense chantier qui anime le passage séparant les océans Atlantique et Pacifique suscite déjà des spéculations sur la côte Est des États-Unis (US East Coast - USEC) où les ports multiplient les investissements afin de se préparer à accueillir des navires d'un gabarit supérieur - les Post-Panamax. Toutefois, les transporteurs demeurent mesurés dans leurs anticipations des évolutions du trafic, tandis que les Européens, inquiets de voir certains flux commerciaux leur échapper, ne manquent pas de rappeler que les plus gros cargos peuvent d'ores et déjà emprunter la route Asie-Europe via le canal de Suez.

Dans ce contexte d'incertitudes, peut-on anticiper les conséquences de l'élargissement du canal de Panama sur le commerce maritime mondial ? Ne devrait-il pas rester un passage dont l'évolution serait subordonnée aux logiques économiques ?



I. Historique du canal de Panama : des intérêts américains au trafic maritime mondial

C'est un Français qui, le premier, imagina relier les océans Atlantique et Pacifique par le biais d'un canal qu'il souhaitait abaisser au niveau de la mer sur ses 80 km de longueur. S'il en donne les premiers coups de pioche en 1881, Ferdinand de Lesseps ne parviendra pas à mener son projet à son terme, et sera contraint par la faillite – et la perte de plus de 20.000 hommes au cours des travaux – à vendre son chantier aux Américains en 1904, pour 40 milliards de dollars. Il faudra 10 ans aux 55.000 ouvriers de l'*US Army Corps of Engineers* pour venir à bout d'un projet repensé incluant trois systèmes d'écluses et devant permettre le passage des plus grands navires de guerre américains.

Les États-Unis confient l'administration du canal aux Panaméens le 31 décembre 1999, conformément au Traité Torrijos-Carter signé en 1977. Toutefois, l'influence américaine a laissé son héritage sur le fonctionnement actuel du passage, le *Neutrality Act* du Traité prévoyant que les États-Unis conservent un droit d'intervention militaire contre toute menace faite à la liberté de trafic des navires de tout pays. Le second legs majeur laissé par la construction américaine réside dans les dimensions autorisées pour franchir le canal, adaptées aux bâtiments militaires de l'*US Navy* du début du XX^e siècle (appelées dimensions « Panamax » dans le jargon du transport maritime). Les navires souhaitant aujourd'hui traverser le passage panaméen doivent ainsi ne pas dépasser 294 m de longueur, 32 m de largeur et 150.000 tonnes de chargement. Ce strict encadrement a conditionné la fabrication d'une vaste flotte de navires Panamax, et par conséquent les infrastructures de nombreux ports les accueillant, à mesure que le commerce maritime mondial s'est développé et a utilisé ce passage comme un carrefour essentiel.

II. L'évolution du trafic maritime international et le rôle du canal de Panama

Le transport maritime a connu une progression fulgurante depuis les années 1980. A l'heure actuelle, 90 % des marchandises transportées dans le monde transitent par la mer¹. La « conteneurisation » a permis de standardiser les échanges de biens sous le format EVP

¹ Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement



(équivalent vingt pieds) et ce sont plus de 300 millions de conteneurs qui sont passés en 2012 sur les océans². Face à la hausse des quantités transportées et des coûts du carburant, l'essor du trafic maritime mondial s'est accompagné d'une course au gigantisme dans la conception des navires afin de réaliser des économies d'échelle sur des routes majeures ne franchissant pas le canal de Panama. À la standardisation des flottes marchandes au format Panamax a ainsi succédé l'émergence des navires Post-Panamax pouvant atteindre 386 m de long pour 49 m de large, transporter jusqu'à 12.000 conteneurs et générer des économies d'échelle de l'ordre de 75\$ par EVP³. Les navires Post-Panamax représentaient 37 % de la flotte mondiale fin 2011⁴ ; ils pourraient constituer 48 % des porte-conteneurs mondiaux d'ici 2014⁵.

Quatre grandes zones principalement reliées par la voie maritime peuvent être identifiées :

- L'Europe, premier espace économique mondial, importe des produits manufacturés et exporte des biens industriels de haute valeur ajoutée, essentiellement via sa façade maritime Nord-Ouest (75 % du trafic maritime extérieur de l'Europe⁶), dominée par le port de Rotterdam.
- Les États-Unis, pays-continent connecté aux océans Pacifique et Atlantique, importent des biens et exportent des matières premières. Les échanges avec l'Asie passent majoritairement par sa côte Ouest (US West Coast - USWC), tandis que les échanges avec l'Europe sont au départ et à destination des ports de la côte Est.
- L'Asie de l'Est, qui détient les plus grands ports de commerce mondiaux, réalise essentiellement des exportations de produits manufacturés à bas coût à partir de sa façade maritime Pacifique. Elle importe également de grandes quantités de matières premières, notamment en provenance d'Afrique.
- Le Moyen-Orient exporte sa production d'énergies fossiles.

Quelle place le canal de Panama s'est-il créé au sein de ce réseau ? Les 322 millions de tonnes de marchandises réparties sur les 14.600 navires ayant transité via la voie d'eau panaméenne en 2012 ont représenté 5 % du commerce mondial⁷ : en ce sens, le canal de Panama constitue un lieu de passage important du trafic maritime puisqu'il est le deuxième canal le plus emprunté, derrière Suez (17225 navires en 2012, soit 8 % du commerce mondial) – en plus d'une ressource économique majeure pour le pays (le milliard de dollars de droits de

² Institut Français de la Mer (IFM), fiche documentaire n°5/12, « Le maritime et la mondialisation », septembre 2012

³ Supply Chain Quarterly, « Panama Canal expansion: game changer, or more of the same? », mars 2012

⁴ Le Figaro, « Voici le nouveau canal de Panama », 18 mai 2012

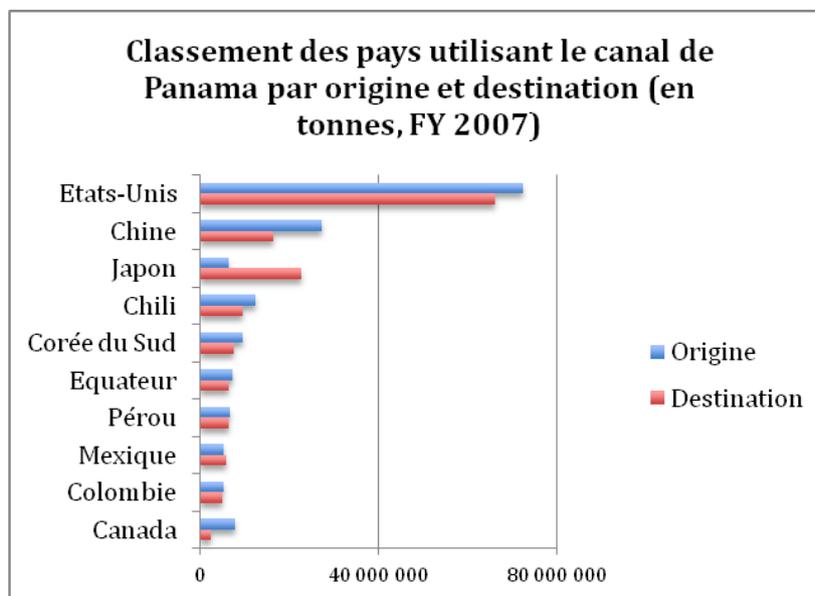
⁵ Port Technology International, « The Panama Canal expansion: business as usual or game-changer? », Dr. Jean-Paul Rodrigue & Dr. Theo Notteboom

⁶ CESM, Brèves Marine, n°147, « Les réseaux maritimes de l'économie mondiale », mai 2012

⁷ Le Point, « Le canal de Panama, qui fête ses 98 ans, voit son élargissement retardé », 15 août 2012



passage récoltés en 2012 représente 2 % du PIB national panaméen⁸). Le canal constitue notamment une voie d'accès privilégiée entre les pays d'Asie d'une part et l'USEC et la côte Est de l'Amérique latine d'autre part.



Données ACP (Autorité du Canal de Panama)

Le succès du canal de Panama est pourtant loin d'être une évidence au vu de la concurrence exacerbée qui se joue avec d'autres routes commerciales, en termes de temps de parcours et de coût du trajet.

La majorité des marchandises destinées à l'intérieur des terres du sol américain utilisent encore la route intermodale consistant à accueillir les cargos dans les ports de la côte Ouest (Los Angeles/Long Beach, Seattle/Tacoma et Oakland principalement) et à effectuer un transfert modal vers le ferroviaire, le routier ou l'aérien pour desservir l'essentiel du territoire. Cette solution intermodale a d'ailleurs été presque exclusive jusqu'aux années 1990 et 2000.

Plusieurs facteurs lui ont alors fait perdre une part de sa compétitivité : la saturation du réseau ferroviaire américain, la multiplication d'incidents opérationnels, la saturation des capacités d'accueil du port de San Pedro (Los Angeles) et les tensions croissantes avec les dockers de la côte Ouest. D'autre part, la généralisation des navires de format Post-Panamax a encouragé les entreprises de shipping à utiliser leurs navires Panamax sur cette route alternative

⁸ *Idem*



“all-water”, quitte à y réduire leurs tarifs⁹. La concurrence intermodale est plus limitée en Amérique latine : les infrastructures ferroviaires et routières sont de moins bonne qualité, la desserte des pays riverains de l'Atlantique nécessite la traversée de pays étrangers et la nature des marchandises transportées (notamment le pétrole sud-américain) encourage l'usage du transport maritime.

La seconde grande route concurrente du canal de Panama pour desservir les rives atlantiques des continents américains est celle du canal de Suez. Les dimensions du canal sont en effet nettement supérieures (pas de limitation de longueur en raison de l'absence d'écluses, largeur maximale autorisée dépassant 75 m, la seule véritable limite étant le tirant d'eau) et il accueille 14 % du transport mondial de marchandises.

Toutefois, à l'heure actuelle, la localisation géographique des principaux pays de départ des marchandises asiatiques destinées au marché américain confère un avantage au canal de Panama en termes de distance à parcourir (voir tableau ci-dessous).

Les routes contournant le Cap Horn et le Cap de Bonne-Espérance ne sont employées que pour des trajets de retour à vide, afin de faire l'économie des droits de passage des canaux.

Distance (km) entre les ports selon la route maritime utilisée

Itinéraire	Londres - Yokohama	New York - Yokohama	Hambourg - Vancouver
Panama	23 300	18 560	17 310
Suez & Malacca	21 200	25 120	29 880
Cap Horn	32 289	31 639	27 200

Si le canal de Panama a su s'imposer comme l'un des lieux de passage essentiels du trafic maritime mondial, le ralentissement économique des années 2000 a retardé ses perspectives de saturation, initialement prévue en 2012 et dorénavant anticipée pour 2014-2015.

⁹ Supply Chain Quarterly, « Panama Canal expansion: game changer, or more of the same? », mars 2012



Le gouvernement panaméen, prenant la mesure de la croissance à venir du trafic maritime de marchandises (5 % par an actuellement¹⁰), a engagé un projet pharaonique d'élargissement du canal dès le début des années 2000, avant que les projets concurrents des pays voisins ne voient le jour.

Le Nicaragua envisage ainsi de percer à son tour un canal reliant les deux océans, tandis que le Guatemala et le Honduras projettent de construire un réseau ferré permettant d'acheminer les marchandises à travers l'isthme. Le 22 décembre 2006, 78 % des votants panaméens ont soutenu le projet du président Martin Torrijos par voie de référendum.

III. Les perspectives de changement du trafic maritime mondial après juin 2015

Le chantier de transformation du canal, destiné à doubler ses capacités de passage à 600 millions de tonnes par an, constitue un défi à la hauteur des sommes engagées (le projet a nécessité un investissement de 5,25 milliards de dollars).

Une troisième voie d'eau est creusée devant permettre le passage des Post-Panamax. Le lac Gatun, qui sert de réserves aux diverses écluses du canal, doit voir sa profondeur augmentée de 45 cm afin d'élargir sa capacité de 200 millions de m³ d'eau supplémentaires¹¹.

Enfin, de nouvelles écluses faisant intervenir diverses prouesses techniques et technologiques sont en cours de construction. Si le canal élargi ne pourra finalement pas être inauguré à l'occasion de son centenaire en 2014, en raison de retards sur le chantier, nul doute que sa mise en service (prévue en juin 2015) fera parler d'elle.

Mais à quels changements doit-on réellement s'attendre dans la structure du transport maritime ?

Comme tout projet d'infrastructure d'envergure, l'élargissement du canal de Panama suscite des avis partagés, certains y voyant un "*game-changer*" là où d'autres anticipent une simple adaptation de la voie d'eau à des flux croissants. Quels peuvent être les gagnants de la nouvelle donne ?

La hausse des capacités du canal favorise d'abord son premier usage : la route Asie-USEC. En ce sens, les premiers gagnants de l'élargissement pourraient être les agents économiques de la côte Est des États-Unis et de son arrière-pays, dans la mesure où ils bénéficieront d'une route "*all-water*" aux coûts de transport réduits grâce aux économies

¹⁰ Le Figaro, « Voici le nouveau canal de Panama », 18 mai 2012

¹¹ *Idem*



d'échelle réalisées avec des navires de plus forte capacité de chargement. Les ports de l'USEC ont ainsi engagé de vastes projets d'adaptation de leurs infrastructures d'accueil des cargos aux nouvelles dimensions autorisées par le canal de Panama à partir de 2015. Le port de Charleston (Caroline du Sud) a par exemple lancé un plan d'investissements de 1,3 milliards de dollars sur dix ans afin d'accueillir des navires Post-Panamax¹².

Les nouvelles dimensions du canal vont également accompagner le développement économique des pays d'Amérique latine dont les échanges avec l'Asie devraient croître dans les prochaines décennies. L'émergence des classes moyennes latino-américaines devrait notamment favoriser l'importation de produits manufacturés asiatiques, tandis que les ressources en hydrocarbures du Brésil et du Venezuela devraient trouver un client de choix dans une Asie aux besoins énergétiques dévorants. En ce sens, le nouveau canal de Panama pourrait faciliter la concrétisation du potentiel d'exportations de l'Amérique latine et encourager le développement de flux commerciaux Sud-Sud entre Asie et Amérique du Sud.

L'Europe sera-t-elle alors la grande victime de ce vaste projet ? Il est vrai qu'elle ne tire pas de bénéfices directs des aménagements panaméens : la route du canal de Panama représente un rallongement onéreux du trajet vers l'Asie, et son usage ne pourrait probablement s'expliquer que par une recrudescence de la piraterie en océan Indien qui signifierait une hausse importante des coûts de transport et ne serait pas une bonne nouvelle pour le vieux continent. Alors l'Europe risque-t-elle d'être la grande oubliée des échanges commerciaux par voie maritime ?

IV. Les limites des bouleversements attendus pour le commerce mondial

En réalité, les bouleversements annoncés par certains analystes se heurtent à de nombreuses limites qui viennent s'opposer à l'idée que le trafic maritime mondial sera transformé par les nouvelles caractéristiques du canal de Panama. Il apparaît que les travaux engagés sont avant tout une nécessité pour adapter le canal à la hausse du trafic mondial, mais que le canal accompagnera des évolutions économiques qui lui sont indépendantes plus qu'il ne les façonnera.

Tout d'abord, d'un point de vue macroéconomique, les modèles économiques asiatiques sont en constante redéfinition. Le modèle purement mercantiliste chinois approche de ses limites, et l'on observe déjà un basculement des espaces de production asiatiques vers l'Asie du Sud

¹² The New York Times, « Panama Adding a Wider Shortcut for Shipping », 16 août 2011



(Malaisie, Inde). Or, les études révèlent qu'à l'Ouest de Singapour, la route maritime la plus opportune pour atteindre l'USEC est le passage par le canal de Suez¹³.

D'autre part, les acteurs concurrents du canal de Panama, en particulier les opérateurs de la route intermodale du territoire américain, déploient des stratégies pour contrer cette nouvelle donne. Si l'ensemble portuaire de Los Angeles et Long Beach risque de perdre 10 à 15 % du marché cargo à la faveur de la route "all-water", il demeure le détenteur de 40 % des parts de marché des importations de marchandises asiatiques¹⁴ et entreprend également des projets de développement de ses structures d'accueil et d'intermodalité.

Du point de vue logistique, les professionnels du transport maritime soulignent que la course au gigantisme des porte-conteneurs concerne avant tout la route Europe-Asie pour des raisons pratiques. Les Post-Panamax génèrent en effet d'autant plus de bénéfices que leur nombre d'escales est réduit entre leur point de départ et leur lieu d'arrivée, dans la mesure où un arrêt implique des opérations de chargement/déchargement plus complexes sur des navires plus grands et une perte de temps d'autant plus coûteuse que la cargaison est importante. Les stratégies des transporteurs consistent donc à minimiser le nombre d'escales lorsqu'ils utilisent un navire surdimensionné. Dans ce contexte, la route actuelle des ports de la côte est des États-Unis, avec ses nombreux arrêts, ne semble pas optimale pour l'utilisation des plus gros cargos et nécessiterait probablement une refonte des modes de dessertes des ports américains. En ce sens, l'élargissement du canal de Panama introduit surtout une concurrence féroce entre les ports de la façade atlantique américaine, ainsi qu'une opportunité de développement pour les ports des Caraïbes qui souhaitent s'imposer comme des hubs continentaux.

Enfin, il est important de noter qu'une partie des bénéfices économiques tirés de l'élargissement du canal est d'ores et déjà atténuée par la hausse des droits de passage engagée afin de couvrir les investissements du projet. Les tarifs panaméens ont ainsi augmenté de 40\$/EVP en 2006 à 74\$/EVP en 2011, une hausse dont on évalue qu'elle absorbe 40 % des économies issues de l'utilisation de navires plus importants¹⁵.

¹³ Supply Chain Quarterly, « Panama Canal expansion: game changer, or more of the same? », mars 2012

¹⁴ The Washington Post, « Expanded Panama Canal sparks race to be ready for bigger cargo ships », 12 janvier 2013

¹⁵ Port Technology International, « The Panama Canal expansion: business as usual or game-changer? », Dr. Jean-Paul Rodrigue & Dr. Theo Notteboom



V. Les vrais enjeux de l'élargissement du canal de Panama : une modification à la marge de la structure du trafic

Le réel impact du chantier actuel semble résider dans les mutations qu'il permettra d'obtenir dans la structure du trafic du canal de Panama, dans la mesure où certaines contraintes seront levées pour des marchandises et des pays bien spécifiques.

Les analystes s'attendent notamment à une hausse des échanges de matières premières énergétiques des continents américains vers l'Asie. Les hydrocarbures ne représentaient en 2009 que 12 % du trafic à pleine charge du canal, et 10 % de ses revenus¹⁶. Les prévisions tablent sur un doublement du trafic pétrolier du canal entre 2010 et 2015 en raison de son élargissement. Les flux proviendront notamment des réserves offshore du Brésil et du Venezuela, ainsi que du Texas. Le gaz naturel liquéfié devrait également profiter des nouvelles dimensions du passage panaméen, par exemple au départ du Pérou et à destination de l'USEC. Parmi les 369 méthaniers qui naviguent dans le monde, seulement 10% peuvent actuellement emprunter la route du Panama. L'élargissement devrait permettre le passage de 80 % de cette flotte¹⁷. Enfin, l'élargissement du canal panaméen devrait créer une opportunité pour les Etats-Unis et la Colombie d'exporter leur charbon vers l'Asie de l'Est, grande consommatrice¹⁸.

¹⁶ L'Expansion, « Le canal de Panama a de beaux jours devant lui », 25 mai 2009

¹⁷ Rapid Power Management, « Panama Canal expansion will help provide a world market for US natural gas », 15 février 2013

¹⁸ The Washington Post, « Expanded Panama Canal sparks race to be ready for bigger cargo ships », 12 janvier 2013



Conclusion :

Des perspectives à l'image des mutations économiques mondiales ?

Les structures de coûts des routes commerciales internationales ne vont pas être profondément redéfinies par l'élargissement du canal, dont la principale raison d'être est la nécessaire adaptation à un trafic maritime mondial en croissance. En ce sens, il convient de faire preuve de la plus grande prudence dans les prévisions réalisées à ce sujet : comme tout projet majeur d'infrastructures, ses impacts seront multidimensionnels et dépendront de facteurs conjoncturels extrêmement divers et difficiles à appréhender aujourd'hui.

Ensuite, si l'Europe ne tire pas de bénéfice direct de l'élargissement du canal de Panama, elle ne devrait pas souffrir du développement du trafic par cette voie maritime. Il s'agit en réalité surtout d'un enjeu régional de concurrence entre routes commerciales et infrastructures d'accueil des marchandises.

Enfin, l'élargissement du canal de Panama intervient au cours d'une période de redéfinition des équilibres économiques mondiaux et s'inscrit dans un contexte en pleine évolution. L'émergence des BRICS, la croissance économique et industrielle du continent asiatique et la crise durable des économies occidentales sont amenées à modifier le commerce mondial. En facilitant le développement d'une route maritime reliant les économies émergentes les plus dynamiques, l'Asie et la côte Est de l'Amérique latine, le canal de Panama vient accompagner ces évolutions et pourrait constituer un facteur non négligeable du développement des échanges entre économies émergentes.

Les éditions du CESM

Les @mers du CESM :

Une veille bihebdomadaire de la presse et du net.

Brèves Marines :

Une page mensuelle sur les problématiques navales ou maritimes.



La Hune du CESM :

Un tour du monde bimestriel des enjeux navals et maritimes vus par la presse et le net.

Cargo Marine :

Un stock d'études diverses et salées.

Études Marines :

La revue semestrielle des grands sujets maritimes (géopolitique, juridique, historique ou économique).

Rendez-vous sur notre site internet :

cesm.marine.defense.gouv.fr

Rejoignez le CESM sur :

