

Les canaux et corridors en Amérique centrale

Les projets d'infrastructures de canaux centraméricains s'insèrent dans un contexte global de croissance et de modernisation du transport maritime poussé par des flux transpacifiques entre Asie et Amériques avec une dominante Est-Ouest. Ils génèrent des attentes en termes de retombées économiques, et ce d'autant plus dans une région du monde qui accuse des indicateurs de développement en faible progression, ainsi que beaucoup de pauvreté et d'inégalités. La volonté politique des Etats d'Amérique centrale est forte pour devenir LA plateforme multimodale stratégique dans le réseau mondial des échanges. L'objectif étant de faire naître un cercle vertueux de croissance économique et sociale en rendant son territoire attractif pour des investisseurs et des industriels via notamment la construction d'infrastructures de transports robustes. Quels sont les projets majeurs de corridors interocéaniques réalisés ou en cours de réalisation au sein de l'Isthme centraméricain ?

Le canal de Panama : carrefour stratégique

L'idée du creusement de l'Isthme de Panama remonte au XV^e siècle, lorsque les Espagnols découvrent ce territoire. La seule voie maritime vers la côte Pacifique de l'Amérique du Sud était la route du cap Horn, longue et dangereuse. Le projet d'un canal débutera quatre cents ans plus tard en 1881 sous l'égide de Ferdinand de Lesseps dans la province colombienne de Panama. Son ambition première était de construire le canal sans écluse, prenant l'exemple du canal de Suez qui est un canal à niveau (1869). En raison des difficultés liées à la topographie (terrain très argileux, relief de plus de 100 m de haut) ainsi qu'aux conditions de travail extrêmes et même mortifères, Lesseps se ravise et suit les conseils de ses ingénieurs en adoptant en 1887 un projet à dix écluses conçues par Gustave Eiffel. Le budget initial explose entraînant la faillite de la compagnie de Panama en 1889 et avec elle, le plus grand scandale financier en France du XIX^e siècle. Lesseps abandonne son projet.

Dans le contexte de la guerre hispano-américaine, les Etats-Unis trouvent un intérêt militaire au canal de Panama et poursuivent le travail entrepris. Ils souhaitent faire passer rapidement et en toute sécurité leurs navires de guerre d'un océan à l'autre. Les travaux reprennent en 1904.

Concomitamment le département de Panama avec le soutien de troupes américaines fait sécession dès 1903 de la Colombie. Les Etats-Unis s'engagent à internationaliser le canal. C'est-à-dire à accorder la liberté totale de navigation. En échange, le Panama donne aux Etats-Unis des droits à perpétuité sur la Zone du canal : gestion de l'ouvrage, droit d'occupation de part et d'autre du tracé sur 16 km de large, droit d'assurer militairement la défense du canal et même l'indépendance du Panama en contrepartie d'une rente annuelle. Quelques années plus tard des négociations auront lieu sur le statut juridique du canal.

Cet axe transocéanique, ouvert le 15 août 1914 relie désormais deux mondes par une voie rapide et centrale. Long de 80 km, il relie par écluses l'océan Atlantique à l'océan Pacifique via le lac artificiel Gatún, créé pour rehausser le niveau de l'eau plutôt que de creuser la roche. Ce lac est en partie alimenté en eau douce par le fleuve Rio Chagres. Dès 1930 se pose la question de la capacité du canal, avec la volonté d'agrandir les bassins d'une part, et d'autre part, de construire un troisième jeu d'écluses. L'objectif pour les Américains était de pouvoir faire circuler sans entrave leurs plus gros navires militaires. Les travaux de modernisation seront lancés durant la seconde guerre mondiale.

Depuis le 1^{er} janvier 2000, la Zone du canal est supprimée, le territoire du canal est neutre. La protection est exercée conjointement, les libertés de transit et de neutralité sont réaffirmées, la gestion est assurée par l'Autorité du canal de Panama (ACP), entité Panaméenne autonome disposant d'un patrimoine propre. Elle est responsable de l'administration, du fonctionnement et de l'entretien du canal. L'ensemble des redevances est versé au trésor panaméen.

Le trafic maritime transpacifique entre l'Asie et l'Amérique ne cesse de croître. Le marché étasunien de la côte Est, est prédominant dans ces échanges. Au début des années 2000, le canal de Panama absorbait environ 5% du trafic maritime mondial et pour l'essentiel sur les liaisons Amérique du Nord - Asie. Cela représentait environ 12 000 navires par an. Seuls les navires dits Panamax, dimensionnés en fonction des écluses (294 m de long, 32 m de large avec un tirant d'eau de 12 m) pouvaient y transiter, soit des porte-conteneurs de 5 à 6 000 evp ou des vraquiers de 85 000 t maximum.

Depuis 2004, le canal est saturé. Au regard du gigantisme des navires, il apparaissait vital de l'agrandir de nouveau. Le projet d'un canal au Nicaragua a également précipité le vote en faveur de l'ouvrage. Le projet d'agrandissement du canal de Panama est lancé en 2007. Il prévoyait une nouvelle route le long du canal avec tout un ensemble d'écluses. Son inauguration fut célébrée en 2016, pour un coût estimé à 5,2 Mds\$. Les nouvelles écluses neo-panamax permettent désormais à des navires de plus gros tonnage et à des porte-conteneurs de 15 000 evp d'y transiter.

Les trafics

En volume, les néo-panamax représentent 50% des transits. Selon les données de l'ACP 2022 pour l'année 2021, les trois principales typologies de navires empruntant le canal sont les tankers (29%), les porte-conteneurs (27%) et les vraquiers (26%). Le nombre de navire qui a transité en 2021 était de 12 449, ce chiffre est stable depuis les années 80. Mais c'est surtout l'évolution des volumes qui montre une augmentation régulière du tonnage des navires.

Ces transits sont plus importants dans le sens Atlantique-Pacifique avec presque 180 Mt, alors que le sens Pacifique Atlantique ne représente que 92 Mt, dont 41% sont des conteneurs. Conteneurs qui transitent en grande partie entre l'Asie et la côte Est des Etats-Unis, cumulant en tout 40 Mt. Cette liaison est fortement portée par l'économie chinoise et sa capacité à exporter des produits bon marché (textile, jouet, téléphonie...). Les deux autres liaisons de l'axe Pacifique-Atlantique, proviennent de manière équivalente de la côté Ouest de l'Amérique du Sud (minerais, produits exotiques, halieutiques) d'une part vers l'Europe et d'autre part vers la Côte Est des Etats-Unis.

Le canal de Panama alimente peu le continent européen, ce dernier étant connecté à l'Asie, notamment pour la filière conteneur par le canal de Suez.

Pour l'axe Atlantique-Pacifique, les échanges sont largement dominés par la liaison côte Est des Etats-Unis vers l'Asie avec 80 Mt. Ce flux est pour l'essentiel constitué de produits pétroliers et de grains (blé, maïs, soja). Puis en deuxième et troisième positions viennent les échanges entre la côte Est des Etats-Unis vers d'une part l'ouest de l'Amérique du Sud et d'autre part vers l'ouest de l'Amérique centrale. En termes de volume transporté, le canal de Panama représente désormais 2,4% de l'ensemble du trafic maritime mondial.

Les défis de demain

Le canal représente 10% des recettes de l'Etat du Panama grâce à la fiscalité qu'il engendre et aux activités annexes qu'il génère. La zone bordant le canal est une zone franche,

ce qui facilite l'installation d'entreprises et de terminaux privés à conteneurs. Le droit de passage varie entre 10 000 \$ pour les petits navires et peut aller jusqu'à 300 000 \$ pour les néo-panamax de 15 000 evp. En cas de forte affluence, le droit de passage est soumis à un système de ventes spéciales aux enchères, avec des créneaux supplémentaires pour les écluses panamax et les navires sans réservation. La mise de base étant de 55 000 \$. La raréfaction des créneaux de passage fait flamber les prix. Un méthanier a récemment déboursé 2,85 M\$ pour transiter dans le canal. Le prix moyen de ce système d'enchères est autour de 1 M\$ (en plus du prix du tarif normal).

Le changement climatique adossé à un déficit hydrique met en péril la pérennité de cet axe maritime majeur. Désormais, le plus gros *challenge* de l'ACP est le manque d'eau chronique. 200 à 250 000 m³ d'eau douce sont rejetés à la mer à chaque passage de navire. L'augmentation de la capacité des écluses accélère ce phénomène. Les réserves des lacs Gatún et d'Alajuela diminuent notamment en période de sécheresse. Ceci est d'autant plus critique lors des années El Nino. Phénomène climatique qui se caractérise par des températures anormalement élevées dans l'océan du Pacifique sud, ce qui occasionne des canicules à l'échelle mondiale.

Par conséquent, l'ACP a diminué le volume de trafic quotidien ainsi que les gabarits maximums autorisés (24 créneaux par jour en janvier 2024, puis 18 en février). Les restrictions concernent plus spécifiquement les porte-conteneurs, les méthaniers et les tankers à forte capacité. Le tirant d'eau a été réduit. Le temps d'attente en rade s'est fortement allongé passant de 4 jours en temps normal à 20 jours en août 2023, avec une file d'attente comptabilisant 163 navires... Une surtaxe de 1 à 10% du coût du péage est appliquée aux navires pour compenser la perte d'eau douce lors de leur transit. CMA CGM et MSC ont déjà annoncé des surtaxes spéciales. Comme par exemple la « *Panama Adjustment Factor* » de CMA CGM à 150 \$/evp à partir du 1^{er} janvier 2024.

L'ACP envisagerait de nouveaux aménagements via la création d'une conduite d'eau souterraine alimentant le lac Gatún. Mais ces aménagements sont-ils bien raisonnables et pérennes ? L'usage de l'eau fait également débat. Elle répond aux besoins des populations des régions de Panama, San Miguelito, Arraijan, Chorrera et Colon, elle est aussi nécessaire à la production d'électricité ainsi qu'aux activités économiques du pays.

Difficile d'avoir une emprise sur le changement climatique et ses conséquences économiques. Certains armateurs envisagent d'autres routes maritimes, via le contournement de l'Amérique du Sud en empruntant le détroit de Magellan ou en empruntant le Cap Horn. Soit 32 jours de navigation

au lieu de 23 jours et quelques 10 000 km supplémentaires (soit 18 520 km). Une reconfiguration des flux est déjà visible. Ces routes vont considérablement rallonger les temps de trajets et impacter l'empreinte carbone du shipping. Dans un futur plus ou moins lointain, le passage du Nord-Ouest accessible en été, pourrait venir concurrencer le canal de Panama avec un gain de 4 000 km sur la liaison New York / Shanghai. Ce qui est certain c'est que le Panama a réellement besoin de la mondialisation mais que l'inverse n'est pas vrai. L'autre mégaprojet qui a fait couler beaucoup d'encre, mais qui reste pour le moment une chimère est celui du canal du Nicaragua.

L'impasse du canal du Nicaragua

Le projet du percement de l'Isthme en Amérique centrale au travers du lac Nicaragua avait été présenté au Roi d'Espagne en 1780. Durant l'administration coloniale de la région, plusieurs idées de routes pour construire un canal transocéanique avaient émergé. Dans les années 1800, la République fédérale d'Amérique centrale et les Etats-Unis ont étudié le projet d'une route passant à travers le lac Nicaragua. Après l'ouverture du canal de Panama en 1914, le projet n'était plus pertinent, mais l'idée n'a jamais été totalement abandonnée.

Un siècle plus tard en 2013, c'est un partenariat public-privé avec le consortium chinois HK Nicaragua Canal Development Investment Co. Ltd. (HKND) détenu par le milliardaire Wang Jing, spécialisé dans les télécommunications (sans expérience dans les travaux publics) qui obtient une concession de 50 ans, après la fin de la construction du canal en échange d'une rente annuelle de 10 M\$ / an et de 51% des actions du canal au terme de la concession. Pour l'investisseur chinois le canal du Nicaragua serait complémentaire de celui du Panama et viendrait pallier le défaut capacitaire de son voisin. HKND doit mener à bien les phases de construction, de développement et de gestion du canal, ainsi que la construction de deux ports, de zones de libre-échange, d'un aéroport international, d'un oléoduc, d'une voie ferrée et de toutes les infrastructures nécessaires à la réalisation du canal.

Le coût des travaux était estimé à 50 Mds\$, plus de trois fois le PIB du Nicaragua. La promesse de milliers d'emplois constituait une source d'espoir dans un pays où plus de 45% de la population vivent en dessous du seuil de pauvreté. Le projet de canal permettait au Nicaragua de se repositionner politiquement sur la scène internationale. Les travaux débutèrent timidement en 2014 et auraient dû être finalisés en 2020.

Le canal devait s'étendre sur 278 km, plus de 3 fois la longueur du canal de Panama (230 m de large, 30 m de

profondeur). Ce qui rallonge considérablement le temps de trajet passant de 9 heures en moyenne pour le canal de Panama à 30 heures estimées pour le projet nicaraguayen. La pertinence de ce projet et le retour sur investissement questionnaient. Le canal était destiné à accueillir des navires super post panamax (navires jusqu'à 450 m de long, soit de 250 000 t ainsi que des porte-conteneurs de 14 000 evp). Un projet encore plus ambitieux que celui de Panama. Il devait joindre Brito qui se situe sur la côte du Pacifique à Punta Aguila, dans la mer des Caraïbes en passant par le lac Nicaragua.

Parallèlement à l'édification de cet ouvrage pharaonique, HKND bénéficiait d'une concession de 5 600 km², soit 5% du territoire du Nicaragua, où il était prévu d'y développer une agriculture intensive sur des terres riches et fertiles irriguées par le lac Cocibolca, principale réserve d'eau douce d'Amérique centrale.

Le projet de canal est très controversé. Il n'a pas fait l'objet de concertation avec la population locale, dont certains risquent l'expropriation. Le volet protection de l'environnement était source d'une grande inquiétude (risque de contamination de l'eau du lac Nicaragua, modification de l'écosystème du lac, impact sur la forêt tropicale). Le système de barrages et d'écluses aurait impacté la salinité de l'eau, eau qui est potable et sert à alimenter plusieurs villes du Nicaragua et d'Amérique centrale ainsi qu'à irriguer des terres agricoles. Le tracé retenu traverse plusieurs zones volcaniques et sismiques. Enfin, le Nicaragua a dû faire face à plusieurs ouragans de catégorie 4 ou supérieure, phénomène météorologique susceptible d'endommager sérieusement les infrastructures du canal. L'aléa climatique et naturel vient accentuer un peu plus le risque financier.

Quelques mois après le lancement des travaux, Wang Jing perd une très grande partie de sa fortune, à la suite du krach boursier chinois de l'été 2015, l'entrepreneur disparaît. Pour des raisons à la fois politiques, financières et techniques, le Nicaragua ne peut pas continuer les travaux, le projet est donc stoppé.

Au travers de ce projet et de ce montage juridique, certains y voient la volonté de la Chine d'étendre son influence mondiale en contestant l'hégémonie américaine et en étant présente en Amérique centrale. Dans un contexte de tensions sino-américaines, le canal aurait en effet un grand intérêt stratégique pour Pékin, en permettant d'éviter d'être tributaire d'une voie maritime contrôlée par un allié des États-Unis.

Le canal ne verra probablement jamais le jour, au grand soulagement d'une partie de l'opinion publique. Le danger le plus important ne réside pas dans l'inachèvement du canal mais plutôt dans l'accaparement de la terre et de l'eau du Nicaragua.

De nombreuses manifestations ont eu lieu dans le pays pour contester la présence chinoise et demander l'abrogation des textes juridiques accordant la concession à HKND. Pourtant cet évènement n'a que peu d'écho sur la scène internationale. Le Costa Rica, dépendant d'un "tourisme vert" réclame une étude d'impact et de faisabilité sur le projet, inquiet des répercussions négatives sur l'environnement. Symptomatique d'un désintérêt de la Chine pour le canal du Nicaragua, cette dernière a préféré investir dans l'économie de son voisin le Panama avec la signature en 2018 de plusieurs accords commerciaux.

Les canaux secs d'Amérique centrale

L'autre voie possible venant concurrencer le canal de Panama est celle des "ponts terrestres". C'est à dire un projet multimodal reliant deux ports entre le Pacifique et les Caraïbes, pouvant combiner le rail, la route et les oléoducs. Le Mexique, le Guatemala, le Honduras, le Costa Rica ainsi que le Nicaragua ont tous souhaité construire un "canal sec". L'objectif étant de se repositionner sur la scène internationale et d'augmenter leur PIB.

Les ports californiens, avec le hub portuaire de Long Beach Los Angeles, constituent des portes d'entrée de l'Asie aux Etats-Unis très compétitives. Contrairement au canal de Panama qui est "all water", les corridors terrestres nécessitent des ruptures de charges et de transbordements. Leur usage suppose une coordination entre les acteurs portuaires, les opérateurs de terminaux, les entreprises ferroviaires ainsi que les douanes et les services de l'Etat. Au Mexique, il existe une ligne de chemin de fer qui traverse l'Isthme de Tehuantepec entre le port de Puerto Mexico à Coatzacoalcos sur le golfe du Mexique (État de Veracruz) et le port de Salina Cruz (Etat d'Oaxaca) au bord de l'océan Pacifique. Ce corridor interocéanique achevé en 1907 et parcourant 214 km, présente un fort intérêt pour les grands centres industriels étasuniens. Ce *Mexican Landbridge* tente de rivaliser avec le canal de Panama et propose une liaison transocéanique par la route de 6 heures ou bien de 12 heures par le fer. Mais le succès n'est pas au rendez-vous face à la concurrence du canal. En 1985, le trafic s'élevait à 1766 conteneurs. En 2020, le président mexicain annonce sa volonté de moderniser cette infrastructure, avec notamment l'augmentation de la vitesse des trains passant de 20 à 70 km/h.

Actuellement un partenariat Mexique Etats-Unis vise à moderniser ce corridor interocéanique. Le port de Salina Cruz pourra accueillir à terme des PC de 22 000 evp. Le corridor comprendra un système d'autoroutes ainsi qu'un oléoduc, un réseau de fibres optiques et la création de parcs industriels afin d'y attirer des investisseurs étrangers pour un coût estimé d'au moins 1 Md\$.

Mais ce projet est contesté par les communautés autochtones qui craignent des dommages à l'environnement et d'être expulsés de leur terre.

Selon la Commission Centraméricaine des Transports Maritimes (COCATRAM), dont les Etats membres sont le Guatemala, le Salvador, le Honduras, le Nicaragua, le Costa Rica et le Panama, un "canal sec" n'est pertinent que s'il s'effectue en moins de 10 heures par la route entre la côte Atlantique et la côte Pacifique. Le coût et la facilité de transit sont des atouts encore non négligeables du canal de Panama.

Dès les années 60, une vision fédératrice et stratégique entre Etats centre-américains sur des projets de transports de marchandises s'est mise en place avec plus ou moins de succès, notamment en raison de l'instabilité politique de certains Etats (not. Guatemala et Salvador). Le Système d'Intégration Centraméricain (SICA) qui est une organisation politique, économique et culturelle adossée à la COCATRAM a, entre autres pour objectif, de développer des corridors logistiques afin de faire de l'Amérique centrale une région compétitive et intégrée au commerce maritime mondial. L'un de ses succès a été la finalisation, en 1997, de la route panaméricaine traversant le continent américain du Nord au Sud via un système de voies rapides et d'autoroutes. Le corridor du Pacifique est la route terrestre la plus importante d'Amérique centrale, avec 95 % des marchandises échangées par voie terrestre dans la région. Il parcourt plus de 3 000 km à travers le Mexique, le Guatemala, le Salvador, le Honduras, le Nicaragua, le Costa Rica et le Panama. Ce corridor est la route la plus courte entre le Mexique et le Panama.

Le transport maritime de courte de distance entre les ports des Etats d'Amérique centrale est en réflexion, afin notamment de désengorger le trafic routier et d'en améliorer la sécurité. 49 ports côtés Pacifique et Atlantique font l'objet d'une attention particulière.

En conclusion, certains mégaprojets interrogent sur le modèle de développement régional et les conflits socio-environnementaux qu'ils suscitent ainsi que sur la dimension géostratégique entre puissances étrangères interposées. La facilitation des flux, la compétitivité et la productivité doivent impérativement intégrer des facteurs environnementaux et sociaux dans leur modèle de développement. Le "*Proyecto integracion y desarrollo mésoamérica*" s'intègre dans cette logique de coopération stratégique interétatique dont le but est de renforcer la connectivité, l'intégration et le développement économique de la région. Espérons qu'il porte ses fruits.

Camille VALERO