

La France et les Etats-Unis se sont succédé pour creuser pendant plus de trente ans cette voie navigable entre l'Atlantique et le Pacifique qui fête ses 100 ans en 2014

Les nombreuses vies du canal de Panama

Esperée en 2014 pour son centenaire, la mise en service du canal de Panama équipé d'un troisième jeu d'écluses ne s'effectuera qu'en 2016. Le chantier d'élargissement de près de 7 milliards d'euros, débuté en 2007 et permettant le passage de navires transportant de 12 000 à 15 000 conteneurs contre 5 000 aujourd'hui, a pris du retard.

Le 15 août 1914, en neuf heures et demie, le premier navire traverse l'isthme de Panama grâce au canal, qui rejoint ainsi Suez au panthéon des grandes voies d'eau ! En fait, le *SS-Ancon*, transportant du ciment, n'en est que le premier client, car c'est l'*Alexandre-La-Valley* qui a effectué cette traversée le premier, à titre d'essai, dès le 7 janvier... Ferdinand de Lesseps (1805-1894) a déjà réussi à percer l'isthme de Suez, entre 1857 et 1869. Il jette son dévolu sur l'isthme de Panama, qu'une société américaine a équipé d'une voie ferrée en 1855.

Un ingénieur français, Lucien Napoléon Bonaparte-Wyse (1845-1909), a déjà exploré l'isthme en 1877 (avec le géographe Armand Reclus - 1843-1927) et négocié avec la Colombie une concession classique, purement technique et financière, dès 1878.

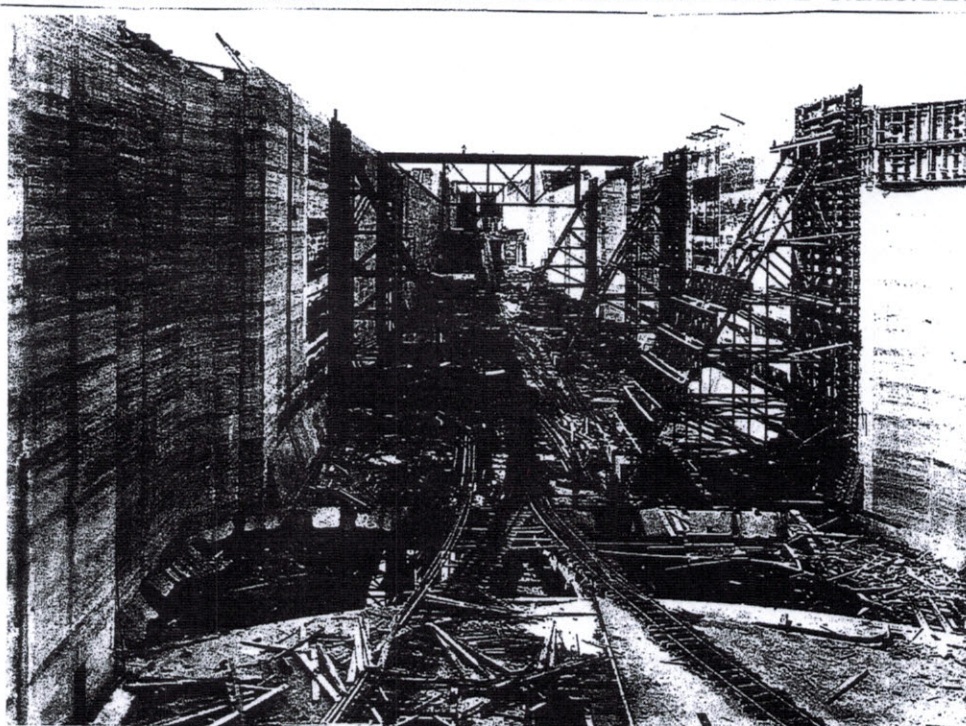
Un congrès de scientifiques, qui se tient à Paris en 1879, approuve le projet de canal de 72 km entre Limon Bay et Colon (côté océan Atlantique) et Panama Bay (côté océan Pacifique) de Lesseps.

La Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama est constituée en 1880 par Ferdinand et son fils Charles de Lesseps. Elle achète le contrat de Wyse (93 millions de francs), émet des actions, et surtout, en quelques semestres, des obligations, pour le total énorme de 850 millions de francs or. Le capital d'ingénierie française est mobilisé pour extraire 75 millions de mètres cubes en huit ans à partir de mars 1881.

Les déconvenues reflètent cette démesure : Lesseps voulait un canal sans écluses. Or percer des tranchées à travers des massifs semi-montagneux se révèle trop long et trop coûteux. Les « fièvres » tropicales (dont la malaria), endémiques, déciment, entre autres, les cadres européens. Les glissements de terrain sont nombreux ; les accidents du travail fréquents.

La main-d'œuvre doit être sans cesse renouvelée et élargie, et, avec 5 500 morts, ce sont 6,3 % des effectifs qui sont frappés. Il faut lever de nouveaux emprunts, dont le total atteint 1 300 millions de francs, dont 700 pour le seul chantier, mais aussi 238 pour le service d'une dette chère car les épargnants n'ont apporté leur argent qu'à un bon taux d'intérêt. En juillet 1888, seuls 26 km de canal ont été creusés.

Les Lesseps négocient avec les banques parisiennes en vue d'un emprunt « à lots » (avec remboursements précoces pour les porteurs tirés au sort). Une autorisation de la Chambre des députés est nécessaire. Des articles de presse et le vote de dizaines de parlementaires sont achetés par l'intermédiaire du financier Jacques de Reinach (1840-1892). L'opération est lancée, mais échoue à convaincre les épargnants pour cause de récession. Le mythe de Panama s'effrite. Le chantier est arrêté, alors que Lesseps s'est rallié à l'idée de construire des écluses et a recruté Gustave Eiffel. La Compagnie est mise en liquidation en février 1889. Lesseps est éclaboussé par le « scandale de Panama » qui éclate en 1892 : les « chéquards », les hommes politiques soupçonnés d'avoir accepté des sous pour favoriser l'entreprise du canal de Panama (comme le député radical-socialiste Geor-



Construction des écluses de Gatun, dans les années 1900. UNDERWOOD & UNDERWOOD CORP.

LE CANAL CONSTITUE UN REMARQUABLE LEVIER DE CROISSANCE DES ÉCHANGES ET D'INTÉGRATION ÉCONOMIQUE

ges Clemenceau), sont dénoncés par la presse financière et pamphlétaire. Deux ministres démissionnent ; un procès aboutit à des condamnations...

Le canal quitte l'Histoire française. Des intermédiaires véreux achètent la concession et créent la Compagnie nouvelle du canal de Panama en 1894, pour monnayer cet actif. Or les Etats-Unis entament leur mainmise impérialiste sur l'Amérique centrale. Ils fomentent un complot et organisent, en novembre 1903, la sécession de Panama, alors province colombienne. Le nouvel Etat consolide la concession en accordant le contrôle de des deux bandes de territoire le longeant aux Etats-Unis, qui peuvent assurer la sécurité du transit interocéanique et y établir des bases militaires. Une régie reprend le chantier, puis la gestion du canal.

Le chantier est mené à son terme, grâce à 45 000 travailleurs qui extraient 259 millions de mètres

cubes de plus : on aura dragué quatre fois le volume dégagé pour Suez ! Pour grimper jusqu'à 25,9 mètres au-dessus de la mer, des escaliers d'écluses et un barrage régulateur sont édifiés. Les Etats-Unis investissent 1,115 milliard de francs, soit un total franco-américain de 2,4 milliards (pour donner un ordre de grandeur, le total des investissements nets à l'étranger par la France atteignait 17,5 milliards sur la période 1900-1913), pour 68 km de canal et 81 km avec les voies d'approche maritimes.

Le canal constitue un remarquable levier de croissance des échanges et d'intégration économique, avec un record de 30 millions de tonnes de transit en 1929. Il permet aux navires de type Panamax de relier les deux côtes des Etats-Unis, ce qui permet la circulation du charbon puis du pétrole, des produits industriels, des denrées agricoles, au fur

et à mesure que le sud-est et la côte Pacifique sont entrés dans la deuxième révolution industrielle. Les produits miniers (cuivre, étain) et agricoles des pays andins peuvent gagner aisément la Côte est ou l'Europe, qui leur vend ses produits finis. Les produits asiatiques peuvent gagner la côte Atlantique du continent américain. Dans la décennie 1990, quelque 14 000 navires empruntent le canal chaque année.

Entre-temps, deux révolutions surgissent. Les Etats-Unis, soumis à la pression du nationalisme latino en Amérique centrale, lâchent du lest : le président Jimmy Carter négocie en 1977 le retour de la bande de Panama sous la tutelle de Panama City. Il prend effet au 1^{er} octobre 1979, même si la gestion est confiée jusqu'en 1999 à une agence américaine, qui approfondit et élargit le canal. Plus les Panaméens se rendent compte que le format Panamax ne satisfait plus les compagnies maritimes, qui

gèrent de vastes flottes de gros porte-conteneurs, pétroliers ou minéraliers. Et d'autres Etats envisagent de se doter de leur propre canal !

Une nouvelle concession est accordée en juillet 2009 par la Panama Canal Authority à un consortium d'investisseurs (composé surtout de banques internationales de développement) et de sociétés de BTP, sous la direction de l'espagnole Sacyr Vallehermoso : les escaliers d'écluses sont doublés, la longueur et la largeur des écluses accrues (avec des portes métalliques construites à Trieste, en Italie, par le chantier Cimolai), le canal est redimensionné, pour le passage des navires post-Panamax (jusqu'à 400 mètres de long et 50 mètres de large). Rendez-vous est pris pour 2016. ■

HUBERT BONIN

Hubert Bonin est chercheur à l'UMR CNRS 5113 - université de Bordeaux, et professeur à Sciences Po Bordeaux.

Dans les archives du « Monde » | Tensions américaines

La décolonisation du canal de Panama se pose en termes violents en 1964.

« J'AI PRIS PANAMA... »

Les 9 et 10 janvier 1964, de violentes émeutes dans la zone du canal de Panama causaient la mort de 21 jeunes étudiants panaméens et de 4 soldats américains. On relevait plus de 350 blessés. Cet affrontement sanglant a révélé l'ampleur des ressentiments nationalistes des habitants de la République de Panama à une opinion américaine qui les sous-estimait peut-être.

Le président Chiari a rompu les relations diplomatiques avec Washington (...). Il était évident, pour un observateur moyennement averti, qu'un incident quelconque pouvait à tout moment mettre le feu aux poudres tant était grande l'impatience de la majorité de l'opinion panaméenne de voir enfin posée la question de la décolonisation du canal.

La preuve en est que les relations entre Washington et Pana-

ma n'ont jamais, depuis cette date, retrouvé leur cours normal, et que de nouvelles émeutes ont éclaté notamment en novembre 1965, et plus récemment en juin 1966. Trois points essentiels étaient et sont encore en litige : la révision du traité de 1903 sur le canal ; la construction d'un canal à niveau ; la présence des bases militaires américaines (...).

Deux mondes

Lorsque Theodore Roosevelt est devenu président (1901), il a décidé que les Etats-Unis devaient achever l'œuvre commencée par Ferdinand de Lesseps. Il a obtenu d'abord, après de laborieuses négociations, l'annulation du traité Clayton-Bulwer de 1850 aux termes duquel les Etats-Unis et le Royaume-Uni s'interdisaient mutuellement la construction d'un canal transocéanique. Puis Washington a racheté pour 40 millions de dollars à Bruneau-Varilla, agent liquidateur de la compagnie française, les droits concédés par les Colombiens. Ces derniers se faisant tirer l'oreille pour entériner

cet accord, une opportune « révolution » a éclaté dans ce qui était encore une province colombienne. Le 3 novembre 1903, l'indépendance de la toute nouvelle République de Panama était proclamée sous la protection de la canonnière américaine *USS-Nashville*, et le 4 novembre cette indépendance était reconnue par Washington. Il n'est pas sans intérêt de noter que les Panaméens eux-mêmes avaient tenté à quatre reprises de se soulever contre la Colombie au cours du XIX^e siècle, mais Roosevelt pouvait résumer toute l'affaire d'une seule phrase : « J'ai pris Panama... »

Depuis 1903, deux mondes complètement différents coexistent en s'ignorant ou presque sur les rives d'un canal qui a rapporté des sommes considérables au Trésor américain et qui a contribué à assurer à Panama une prospérité moyenne sans commune mesure avec celle de ses voisins. Un simple grillage sépare la République de Panama des 1 432 kilomètres carrés de la CZ (la zone du canal). D'un côté un pays souverain touchant directement ou indirectement quelque

60 millions de dollars par an pour la « location » de la voie d'eau. De l'autre, une oasis américaine semblable aux villes du Sud profond, un univers autarcique, paisible, gazonné, aseptisé et protégé par des milliers de marines à l'uniforme repassé. La vraie raison du divorce entre ces deux mondes est d'ordre plus psychologique que matériel (...). Les inégalités criantes et les différences de traitement ont contribué à exacerber le nationalisme panaméen...

En promettant, fin janvier 1964, de négocier un nouveau traité avec Panama, le président Johnson a, sans aucun doute, contribué à détendre l'atmosphère mais sa décision paraît d'engager les Etats-Unis dans le percement d'un nouveau canal à niveau a introduit un élément de marchandage dans les négociations. Que le canal actuel ne suffise plus à la tâche est une évidence : la merveille réalisée en 1914 par le corps américain du génie est trop petit (...). ■

MARCEL NIEDERGAUG

« Le Monde » du 12 novembre 1966 (extraits)