

## Dossier Canal de Panama :



Carte : Panama, une voie de passage stratégique entre l'Asie et la Caraïbe.

Thèmes abordés :

Historique et dépendance du Panama à l'égard des EU.

Le canal de Panama, deuxième plate-forme multimodale au monde.

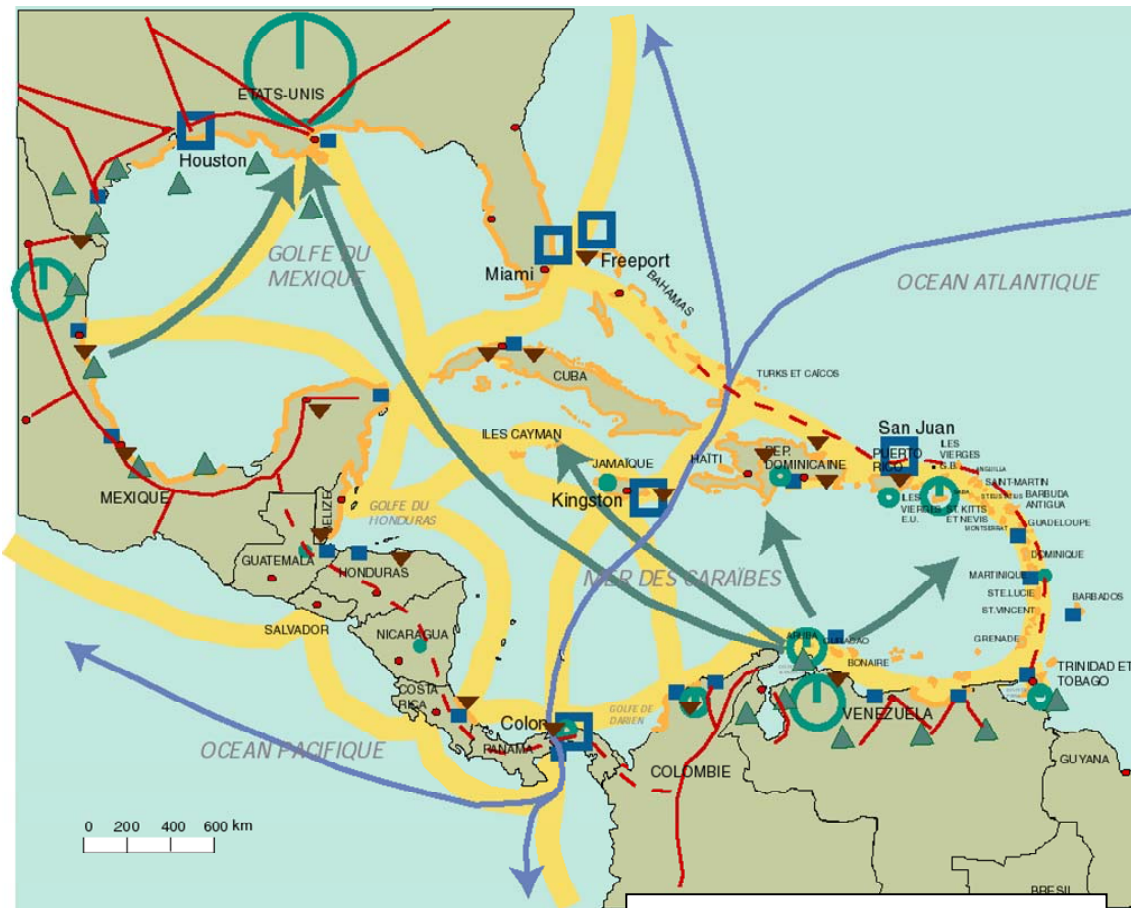
Enjeu stratégique aujourd'hui ?

La zone franche de Colon.

Projet de réaménagement du Canal.

Problèmes environnementaux et développement durable.

Inégalités de développement.



Carte des échanges au sein de l'espace caribéen. A Jouet. 2006

**Un espace d'intense trafic maritime**

Les ports d'éclatement (trafic supérieur à 1 000 000 TEU; 1 TEU = 1 conteneur de vingt pieds de long)

Autres ports

Flux maritimes de transit



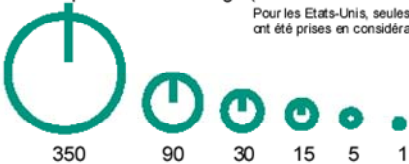
Principales zones franches

**L'importance des hydrocarbures dans les échanges**

Les principales zones d'extraction d'hydrocarbures: la Caraïbe, 2e région pétrolière

Les capacités de raffinage (en millions de tonnes)

Pour les Etats-Unis, seules les capacités de raffinage des Etats du Sud ont été prises en considération.



Flux pétroliers maritimes



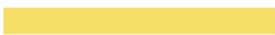
Pipelines et gazoducs



(en projet)

**Le tourisme: une mobilité humaine de grande ampleur**

Les principaux itinéraires des croisières maritimes



Les littoraux touristiques

Document 1 : Historique du canal et gestion actuelle.

Le Canal de Panamá fut conçu au départ comme une route privilégiée pour la circulation des navires militaires et commerciaux des Etats-Unis entre les océans Atlantique et Pacifique. Mais très vite il s'est transformé en une enclave économique, politique et militaire de ce pays, à des fins géostratégiques. Lois, langue, autorités, économie, organisation administrative et bases militaires états-uniennes se sont installées sur la moitié du territoire panaméen altérant plus que prévu, les dynamiques du Panamá comme pays indépendant.

Depuis son ouverture, en 1914, jusqu'à aujourd'hui, quelques 900 mille passages ont été effectués par le Canal de Panamá, avec une circulation annuelle estimée entre 13 mille et 14 mille passages. 4% du commerce maritime mondial et presque 23% du trafic entre l'Asie et la côte est des Etats-Unis passent par le Canal. Depuis sa rétrocession au Panamá, le 31 décembre 1999, le Canal a représenté une source cruciale de ressources économiques pour le Panamá. Le pays a perçu durant ces cinq années environ un milliard de dollars, beaucoup plus d'argent que durant quasi les 85 ans d'administration nord-américaine. Il suffit de comparer cela avec les recettes précédentes reçues par le Panamá pour avoir une idée de la proportion : entre 1904 et 1970, le Panamá a obtenu des recettes directes pour un montant de 55 millions de dollars comme annuités payées par le gouvernement nord-américain.

**EXTRAIT DE « LE CANAL DE PANAMA OU LE PANAMA DU CANAL ? »**  
par **Martín Renzo Rosales**, 2005



● Bases de l'US Army.      ■ Principales écluses.

Carte : Le Canal, un espace d'échange sous contrôle.  
*Grâce au Canal, le Panama a développé un système de transbordement de conteneurs performant qui allie des ports, un chemin de fer transisthmique et la première zone franche occidentale créée en 1948 à Colon.*

**Document 2 : Le canal de Panama, deuxième plate-forme multimodale au monde.**

En l'espace de quelques années, la situation maritime de Panama s'est considérablement renforcée. En privatisant ses ports avant le transfert de souveraineté, le pays a ouvert ses terminaux maritimes aux investissements étrangers par certains des plus puissants opérateurs de terminaux mondiaux. D'une entité politique exclusivement dominée par les États-Unis, Panama est devenu un centre de transport maritime international avec les infrastructures les plus importantes de la région pour manutentionner le trafic conteneurisé. Les investissements américains, chinois, taiwanais, mexicains et européens font de Panama un complexe important de distribution et de transport. La présence du canal facilite ce développement. Mais l'essentiel du trafic ne requiert pas de transit. Les marchandises en transit sont destinées à la distribution locale et régionale. Un complexe portuaire unique a été établi avec des bases à la fois dans la mer des Caraïbes et dans l'océan Pacifique. Joint par le canal et relié par route et par rail, le complexe offre aux expéditeurs un éventail d'opportunités de distribution. Il n'existe nulle part ailleurs dans le monde de plate-forme de transport aussi stratégique.

**Extrait de : Les détroits maritimes des enjeux stratégiques majeurs. Études internationales** Volume 34, numéro 2, Juin 2003



Plan de la plate forme multimodale de Colon.

Document 3 : La zone franche de Colon.

La zone franche de Colon est plus qu'une zone franche traditionnelle. Ses transactions commerciales annuelles génèrent 11.000 millions de dollars en importations et exportations. Sur plus de 400 hectares et avec plus de 2000 entreprises et 250000 visiteurs par an, ces chiffres montrent bien le succès de la zone franche de Colon. La zone franche est localisée à l'entrée du canal dans le secteur caribéen et elle est considérée comme la deuxième plus grande zone franche au monde et la première dans l'hémisphère nord.

Par son inégalable position géographique et son accès à quatre des plus grands ports de la Caraïbe et un du Pacifique, elle est devenue un centre portuaire international.

A coté de ces nombreux ports et aux alentours de la zone franche, se trouvent localisés des services de transports importants comme l'aéroport de France Fiels, le Terminal ferroviaire de Ferrocarril, l'autoroute de Panama-Colon.

Texte extrait du site Internet de la «Zona Libre de Colon» traduit en français par Patricia Lamy.



Photo de la zone franche de Colon. Site Internet de la zone franche.

**Document 4 : Zone franche de Colon à Panama créée en 1948.**

Entreprises en 1990	Mouvements commerciaux	Origines du trafic.
1600 entreprises (boissons spiritueuses, électronique, bijoux, vêtements, cosmétique)	Importations : 2,7 milliards de dollars Exportations : 3,1 milliards de dollars.	Hong Kong. Taiwan. Corée du Sud.

Source : Site Internet ACP, canal de Panama.

Document 5 : Des projets d'élargissement dans le cadre de la mondialisation.

L'*Autorité du Canal* indique que le Canal de Panamá doit répondre aux transformations du commerce maritime international. L'expansion économique asiatique en général, et l'impulsion saisissante de l'économie chinoise en particulier, ont augmenté la taille des marchés de ce côté du globe et, par conséquent, ont donné un grand élan à l'échange commercial entre l'Atlantique et le Pacifique. Par conséquent, les compagnies maritimes d'Asie et d'Europe sont en train de s'orienter vers la construction de navires de plus grandes dimensions qui permettraient de transporter davantage de marchandises par voyage. Mais on prétend que ces bateaux - ou méga bateaux - sont trop grands pour pouvoir traverser le Canal de Panamá.

Des fonctionnaires de l'ACP allèguent que dans quelques années, si le Canal de Panamá n'élargit pas ses dimensions, le marché de ces méga bateaux serait perdu car les navires chercheraient d'autres routes alternatives. Pour cette raison, l'ACP envisage d'élargir le Canal de Panamá pour qu'il puisse suivre les nouvelles tendances du marché maritime. A partir de ce qui est annoncé par l'ACP, cet élargissement se présente comme la construction d'un troisième jeu d'écluses, c'est-à-dire d'une nouvelle ligne de transit parallèle au Canal existant qui a déjà deux jeux d'écluses.

EXTRAIT DE « LE CANAL DE PANAMA OU LE PANAMA DU CANAL ? »  
par Martín Renzo Rosales, 2005

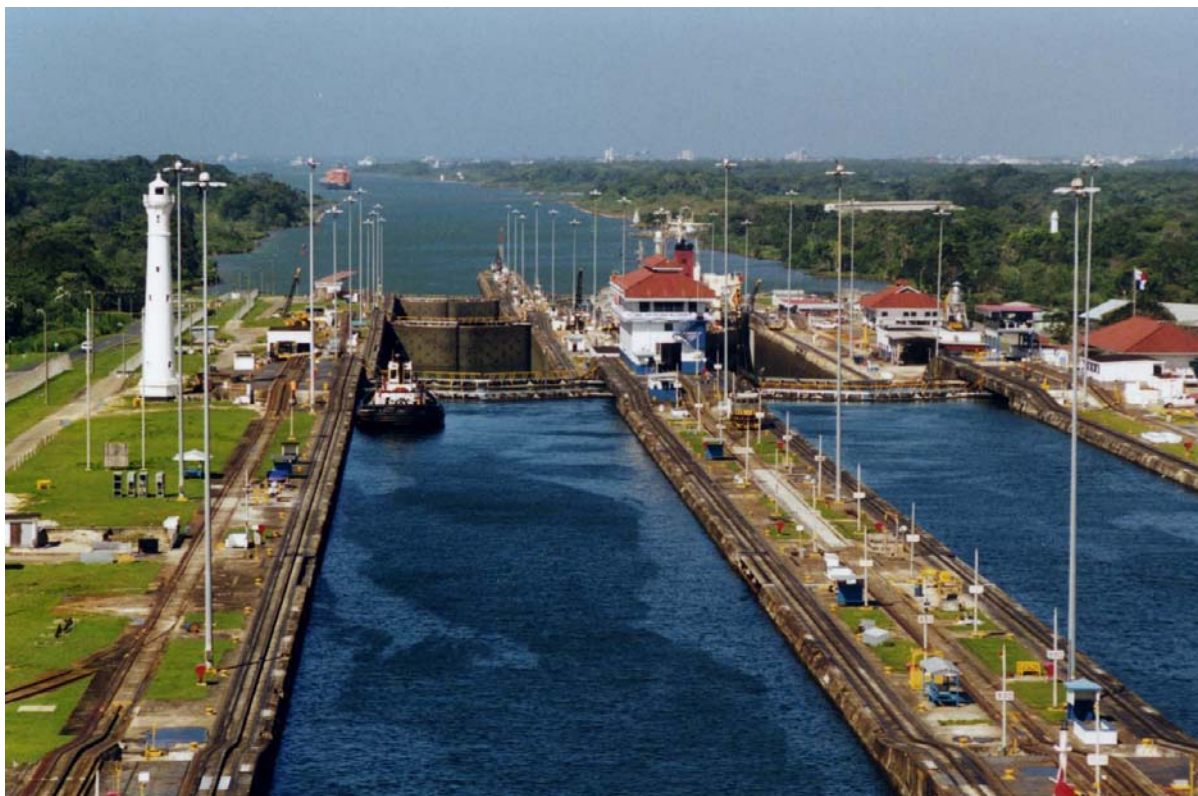


Photo des écluses du canal de Panama.

Document 6 : L'eau, ressource cruciale et vitale en danger.

L'agrandissement du canal est jugé essentiel par l'ACP afin qu'il demeure compétitif et qu'il continue à alimenter la croissance économique du Panama. Mais comme il s'agit d'un canal d'eau douce, l'approvisionnement des nouvelles écluses dépend totalement du lac Gatun. Lequel sert également à fournir en eau potable les nombreux Panaméens de la région. L'augmentation de l'achalandage sur le canal augmentera d'autant plus la pression sur le lac Gatun qui n'a pas les réserves suffisantes pour alimenter à la fois de nouvelles écluses et la demande croissante de la population.

Or, en plus de la construction d'écluses géantes, l'élargissement du canal suppose aussi la construction d'un nouveau barrage sur la rivière Indio. Lequel devrait entraîner le déplacement de la majorité des 3 500 personnes habitant la région, en raison de l'inondation des terres que cela provoquera. Également au programme : déforestation et excavation massive des terres, les impacts environnementaux considérables qui ne seront pas sans conséquences sur les populations.

C'est pour cette question qu'une organisation de paysans, la Coordinadora Campesina Contra las Embalses (CCCE) s'oppose à la construction du nouveau barrage. Le CCE a organisé plusieurs manifestations dans les villes de Colon et de Panama, clamant que l'ACP a été jusqu'à présent incapable d'informer la population du moindre détail touchant le nouveau barrage et ses impacts.

Extrait de 10 ans Alternatives. 2004

Document 7 : Contrastes dramatiques : Si les craintes sur le futur impact de l'expansion du Canal n'ont pas disparu, le présent ne laisse pas beaucoup de place à la tranquillité de la conscience. La réalité contredit le slogan d'une campagne que l'ACP a lancée dans les médias panaméens et qui disait : « *Les bénéfiques du Canal se ressentent dans tout le pays* ». Selon le Rapport de développement humain 2002 du Programme des Nations unies pour le développement (PNUD) :

- ▶ Tandis que les touristes qui visitent le pays, injectent en un trimestre au Panamá quelque 120 millions de dollars dans l'économie nationale, des familles entières dans la contrée Ngobe-Buglé doivent survivre avec des revenus inférieurs à 25 dollars par mois.
- ▶ Tandis que par bateau qui traverse le Canal, on verse à la mer 52 millions de gallons d'eau douce, dans beaucoup de quartiers des villes de Panamá et de Colón, et dans beaucoup de foyers des districts de Las Minas, dans la province Herrera ou de Donoso, on ne sait pas quand on pourra disposer d'eau potable.
- ▶ Tandis qu'on fait des études et des dessins des nouvelles écluses pour améliorer le transit par le Canal, on manque toujours d'une conception et d'une planification d'une infrastructure de voie publique adéquate qui relierait adéquatement les Panaméens et les Panaméennes entre eux.

On a beau faire croire aux citoyens que les recettes que fournit le Canal au Trésor panaméen contribuent en réalité à l'amélioration des niveaux de vie au Panamá, les doutes augmentent. La totalité de presque un milliard de dollars versés au gouvernement panaméen durant les quatre dernières années n'a pas empêché que la dette externe panaméenne ait augmenté de presque la même quantité. Ni que le pourcentage de sa population pauvre ne se soit maintenu à un niveau aussi élevé. 40,5% de la population panaméenne vit dans la pauvreté et le Panamá du Canal est, avec le Brésil, l'un des pays ayant la pire redistribution de richesses sur tout le continent. Extrait de « Le Canal de Panamá ou le Panamá du Canal ? » par Martín Renzo Rosales, 2005