

# Le Canal de Panama

Actualisation au 1<sup>er</sup> février 2007

© MINEFI – DGTPE

Prestation réalisée sous système de management de la qualité certifié AFAQ ISO 9001

## Historique

### La construction du Canal de Panama

#### Projets et choix de la route de Panama

Un projet qui date du XVI<sup>ème</sup> siècle

L'idée d'un Canal sur l'Isthme de Panama a germé dès 1523 avec le Roi d'Espagne, Charles Quint, et fut reprise par Philippe II, en 1556.

Au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, avec l'essor de la navigation à vapeur et du commerce, la nécessité du percement d'un canal devient une évidence, et deux projets de route (Panama/Nicaragua) sont alors étudiés.

La route de Panama est finalement choisie : ce sera un canal à niveau et la France décide, en 1875, de mener à bien le projet.

#### Canal français

L'échec du Canal français

La Compagnie Universelle du Canal Interocéanique est constituée en octobre 1880. Les travaux commencent en 1881 et il est prévu que le Canal soit achevé en 1888, mais la nature, le climat, les maladies, les difficultés techniques et surtout financières sont venues à bout de l'initiative.

En 1888, la Compagnie du Canal est déclarée en faillite et dissoute en 1889. En 1894, est constituée la Compagnie nouvelle du Canal, mais c'est à nouveau un échec.

En 1898, la Compagnie propose au gouvernement des Etats-Unis de lui céder la propriété du Canal ainsi que les droits s'y attachant. Le rachat s'effectue en 1903 pour une somme de 40 MUSD.

#### Canal nord-américain

Les Etats-Unis reprennent les travaux en 1904

Les Etats-Unis, convaincus de la nécessité stratégique d'une voie interocéanique, entament toute une série de traités : accord Hay-Pauncefote de 1901, et Traité Hay-Herran de 1903, dénoncé fermement par la Colombie, alors souveraine sur le Panama.

En 1903, le Panama se révolte contre la Colombie et devient le 6<sup>ème</sup> pays d'Amérique Centrale. En novembre 1903, est signé le Traité Hay-Bunau-Varilla.

Les travaux commencent en 1904. Les principales difficultés rencontrées par les Français trouvent une solution (éradication des fléaux et maladies avec la découverte de la cause de la malaria, adoption d'un projet de canal à écluses, équipements plus modernes...) et l'ouvrage est inauguré le 15 août 1914.

#### Canal panaméen à partir du 31 décembre 1999

S'agissant d'une zone sous le contrôle exclusif des Etats-Unis, le sentiment nationaliste panaméen se développe pour l'obtention d'un nouveau traité plus juste, malgré l'opposition des Etats-Unis.

1977 : Accords Torrijos Carter

Finalement, après de nombreuses négociations, le président Jimmy Carter, et le Chef d'Etat du Panama, le Général Omar Torrijos Herrera, signent en

**1999 : Remise du Canal de Panama à la République de Panama**

septembre 1977, deux nouveaux accords abrogeant tous les traités antérieurs : le premier, spécifiant la rétrocession du Canal aux Panaméens, le 31 décembre 1999, et le second rendant la souveraineté au Panama sur les terrains et installations de la Zone du Canal, occupés par les bases militaires nord-américaines.

Avec le Traité Torrijos-Carter sont mises en place une administration et la défense conjointes du Canal de Panama pour une période transitoire de 20 ans.

## L'Autorité du Canal de Panama

Consulter le site de l'ACP :  
[www.pancanal.com](http://www.pancanal.com)

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000, le Panama assume la totale responsabilité de l'opération, de l'administration, du fonctionnement, de l'entretien, de l'amélioration et de la modernisation du Canal. Il est dirigé par une nouvelle entité : l'Autorité du Canal de Panama.

L'ACP est dotée d'une personnalité juridique autonome de droit public et d'une autonomie financière, d'un patrimoine propre, et du droit de l'administrer (Loi du 11 juin 1997).

L'ACP est dirigée par un administrateur et un administrateur adjoint, sous la supervision d'un Conseil d'Administration, composé de 11 membres. Il est présidé par le Ministre d'Etat pour les Affaires du Canal.

## Le Canal, véritable entreprise

**D'une entité sans but lucratif...**

Avant la rétrocession, le Canal était administré comme une entité sans but lucratif, avec une politique financière et une structure des péages orientée sur la récupération des coûts de fonctionnement et des investissements.

**à une entité publique pour une gestion entrepreneuriale**

Avec la rétrocession au gouvernement panaméen en 1999, le Canal est dès lors considéré comme une entreprise, devant générer et disposer de ressources financières nécessaires afin de permettre le bon fonctionnement de la voie interocéanique et garantir la continuité du programme d'investissements et d'améliorations.

**Des recettes de l'ordre du milliard de dollars**

Dans cette optique, l'ACP a mis en place une nouvelle structure de péages qui génère des revenus importants et en augmentation : pour la période de janvier à août 2006, le montant des péages collectés s'élève à 700 MUSD (+21% par rapport à la même période de 2005).

L'expansion du Canal, va amplifier, à l'avenir, cette rente par l'effet conjugué de l'augmentation des péages (doublement en vingt ans à raison de 3,5% par an) et de la croissance du trafic durant la prochaine décennie, estimée à 3% par an.

Aujourd'hui, le Canal assure le transit de près de 5 % du commerce mondial de marchandises et plus de 14 000 navires le traversent chaque année (soit près d'une quarantaine par jour).

## L'agrandissement du canal de Panama

**Un referendum en faveur de l'agrandissement du Canal**

Les Panaméens ont approuvé, par referendum, le 22 octobre 2006, à une très large majorité (78%), le projet d'agrandissement du canal, sans que le taux élevé d'abstention (57%) ne puisse mettre en cause la légitimité du résultat. Sa réalisation, d'une durée de 7 ans (2007-2014), représente un investissement de 5,25 Mds USD (soit 30% du PIB panaméen).

**La justification du projet**

**Des infrastructures portuaires au cœur de Amériques**

La position géostratégique du Panama et l'existence du Canal ont conduit à un fort développement des infrastructures maritimes pour le fret international. La mise en concession des infrastructures portuaires panaméennes a attiré les investisseurs privés dans les quatre ports situés aux embouchures du Canal: le Manzanillo International Terminal de SSA Marine Inc. (Etats-Unis), les ports de Cristobal et de Balboa gérés par Hutchison Whampoa (Anglo-Hongkongais) et le Colon Container Terminal de Evergreen (Taïwan).

**Permettre le transit de « Post Panamax »**

Les prévisions de croissance du commerce international et l'évolution quant à la taille des navires et la conteneurisation des marchandises, ont amené les autorités panaméennes à lancer la construction d'un troisième jeu d'écluses capables de permettre le passage par le Canal de navires « Post Panamax » (navires de plus de 32 m de large et de plus de 11 m de tirant d'eau).

Avec ce troisième jeu d'écluses, la capacité opérationnelle maximale du Canal pourra passer de 340 millions de tonnes actuellement à plus de 600 millions de tonnes. Ces travaux permettront de capter un volume croissant de marchandises, mais surtout d'offrir un service plus efficace. De tels travaux impliquent d'augmenter le montant des péages.

**Un effet positif sur la croissance économique**

Durant les années de travaux, l'impact de l'expansion du Canal sur l'économie panaméenne devrait représenter une croissance additionnelle du PIB de 0,8 % par an ; puis, après 2014, une fois l'expansion réalisée, la croissance moyenne additionnelle du PIB est estimée, de manière conservatrice à 1%. On estime que pendant la période la plus active du chantier, la création de 7000 emplois directs et de 35 000 emplois indirects, sera nécessaire.

**Le programme d'expansion du Canal de Panama comprend trois composantes principales**

**La construction de deux jeux d'écluses**

**La construction de deux jeux d'écluses** (Pacifique et Atlantique) qui permettront le passage de navires de 366 m de longueur, de 49 m de large et d'un tirant d'eau maximum de 15,2 mètres. Les portes d'écluses seront coulissantes et le positionnement des navires dans les écluses se réalisera à l'aide de remorqueurs et non plus avec les locomotives utilisées jusqu'à présent. La durée de réalisation, à partir de 2008, serait de 5 à 6 ans et le coût est estimé à plus de 3 Mds USD.

**Le creusement des nouvelles voies de navigation**

**Le creusement des nouvelles voies de navigation et l'aménagement de la voie actuelle :** creusement d'une tranchée, côté Pacifique (8,2 km de long sur 218 mètres de large), travaux de dragage sur l'ensemble du parcours pour gagner 1,2 m de profondeur, élargissement du chenal du lac Gatun pour favoriser la navigation croisée ; élargissement des entrées du Canal. Le coût est estimé à 1,2 Md USD.

**L'élévation du niveau du lac Gatún**

**L'élévation du niveau du lac Gatún** de 45 cm permettra de disposer d'un volume d'eau supplémentaire suffisant pour réaliser 49 éclusages par jour (contre 39 à l'heure actuelle) soit 17 700 par an, sans affecter la disponibilité en eau de la population de la capitale et de ses alentours. Le coût est estimé à 250 Mds USD.

**Les modalités d'attribution des contrats**

**Les premiers appels d'offres sont lancés pour sélectionner les consultants internationaux** du projet dans les domaines, techniques, juridiques et financiers. L'appel d'offres pour les travaux sur la tranchée « sèche » coté Pacifique (8 km) sera lancé au mois de mars. Le contrat pour la construction des écluses est prévu pour le deuxième semestre 2008. Le fonctionnement du Canal ne sera pas perturbé durant les travaux, qui devraient débiter en 2008 pour la partie ingénierie.

S'agissant du choix du consortium, unique responsable de la conception et de l'ensemble des travaux (« design and build »), et assumant toutes les obligations juridiques de ses sous-contractants vis-à-vis de l'ACP, les offres devront être présentées au cours du premier semestre 2007.

### Le financement

L'opération doit être financée :

#### Deux principales sources de financement

- **par l'Autorité du Canal (ACP), à concurrence de 3 Mds d'USD** sur ses ressources propres (en particulier via une augmentation des droits de péage de 3,5% en moyenne par an sur 20 ans avec une croissance du trafic estimée à 3% par an sur la même période).
- **par une source de financement externe sans garantie souveraine de l'Etat panaméen, pour 2,3 Mds USD** pendant la période 2009/2011, avec préalablement la qualification de l'ACP par les agences internationales de notation et avec un financement utilisant les différentes sources de crédit, en fonction des meilleurs taux d'intérêt consentis (crédit d'un consortium bancaire, crédits commerciaux, emprunts internationaux ou titrisation des revenus futurs du canal).

### Un enjeu majeur

La concurrence sera particulièrement vive pour les entreprises françaises qui s'intéressent au projet, notamment de la part des Etats-Unis, du Japon, de la Chine et de Taïwan (les trois premiers utilisateurs du Canal), mais aussi des Européens, comme l'Espagne (deux sociétés réalisent déjà des travaux de modernisation). Par ailleurs, le Mexique et le Brésil sont les principaux fournisseurs des deux matières premières nécessaires aux travaux : ciment et acier.

#### Paru aux éditions UBIFRANCE :

L'essentiel d'un marché: Exporter au Panama et au Costa Rica.

Ouvrage disponible auprès de la Librairie du commerce international ([www.ubifrance.fr](http://www.ubifrance.fr))  
Tél.: +33 1 40 73 34 60).

## **MISSION ECONOMIQUE DE PANAMA (PANAMA / COSTA RICA): MEMBRE DU RÉSEAU UBIFRANCE**

### **UBIFRANCE et les Missions Economiques : Vos partenaires sur les marchés étrangers**

#### Copyright

Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse de la Mission Economique (adresser les demandes à [panama@missioneco.org](mailto:panama@missioneco.org)).

#### Clause de non-responsabilité

La ME s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, elle ne peut en aucun cas être tenue responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication qui ne vise pas à délivrer des conseils personnalisés qui supposent l'étude et l'analyse de cas particuliers.



#### Auteur :

Mission Economique de Panama

#### Adresse :

Edificio Vallarino - 8 piso  
Esq. Calle Elvira Mendez y 52  
Apartado postal 0816-07078 - Panama 1  
Rép. de Panama

Rédigée par : Henri CASTORES

Participant : Thomas PIGNIER

Revue par : Philippe CASTERAN

Date de parution : 2 février 2007

Version originelle de 2001

Version n°4 du 2 février 2007