

L'ÉLARGISSEMENT DU CANAL DE PANAMA : UNE CHANCE POUR LES PORTS FRANÇAIS ?

En 2014, les écluses du canal de Panama auront gagné en largeur et en profondeur, ce qui doublera la capacité du canal. Il pourra alors accueillir plus de navires et des navires plus gros. Cet élargissement va modifier de façon importante les flux maritimes et place dans une situation très favorable les ports français des Antilles et de la façade atlantique de la métropole. Encore faut-il se donner les moyens de capter ces flux qui passeront près de nos côtes.

LES DÉFIS D'UNE ROUTE TRANSOCEANIQUE REVALORISÉE

Près de 30% du transport maritime mondial est aujourd'hui assuré par des navires aux proportions monumentales, les post-Panamax. Comme l'indique leur nom, leurs dimensions excèdent les capacités d'accueil du canal. Ce canal de 80 km comprend trois jeux d'écluses qui permettent de franchir les 26 m d'altitude de l'isthme. Celles-ci sont cependant limitées par leur taille, définie par celle du plus grand cuirassé américain du début du XX^e siècle : 300 m de long, 33 m de large, 150 000 t de déplacement.

Les travaux, engagés depuis 2007, consistent à élargir les deux voies initiales et à ouvrir une troisième voie dédiée aux post-Panamax (jusqu'à 49 m de large, 386 m de long, 15 m de tirant d'eau soit des navires de la taille des porte-conteneurs de 12 000 « boîtes »).

Ce doublement de capacité va amener vers le canal des navires qui aujourd'hui ne peuvent l'emprunter et déchargent leur fret sur la côte Ouest des Etats-Unis ou de l'Amérique Latine, ou contournent le cap Horn.

Une fois le canal rénové, à partir de 2014, délaissant le train ou la route, les marchandises, en particulier les conteneurs, seront acheminées par bateaux directement vers la côte Est des Etats-Unis ou leur destination finale. Car les Etats-Unis ne seront pas les seuls concernés : le Brésil, en pleine expansion, l'Argentine mais aussi les ports atlantiques de l'Europe pourront être ainsi desservis. En effet, les navires transportant les biens de consommation produits en Asie pour l'Europe pourraient préférer cette route, évitant les pirates de l'océan Indien et l'instabilité méditerranéenne. Soutenus par la croissance asiatique et la demande en énergie et en matières premières, les échanges Asie / Amériques / Afrique de l'Ouest / Europe vont s'accroître dès la fin des travaux. Ces mutations sont autant d'opportunités pour les ports de l'Atlantique.

DES PORTS EN ORDRE DE BATAILLE

Les ports américains, du Nord comme du Sud, seront les premiers gagnants de l'élargissement du canal. Mais pour profiter de la chance qui leur est offerte, encore faut-il qu'ils soient capables de capter le flux des post-Panamax. On assiste donc à une « ruée vers la modernisation » des ports de la zone, qui adaptent leurs infrastructures à l'augmentation du trafic, en particulier de conteneurs.

Conséquence du nouveau jeu d'écluses panaméennes,



Projet du port autonome de Guadeloupe



Canal de Panama

des ports comme ceux de Virginia, Montréal, Savannah ou Charleston approfondissent leurs chenaux d'accès, développent et modernisent leurs quais, leurs routes ou leurs voies ferrées.

Les ports caribéens ne sont pas en reste. Leur marché intérieur étant faible, ces ports auront avant tout une fonction de redistribution, de « hubs ». Certains ont commencé les travaux : Kingston en Jamaïque, Freeport aux Bahamas et Caucedo en République Dominicaine se livrent une concurrence féroce pour attirer les grands navires et les opérateurs les plus performants.

LES PORTS FRANÇAIS, UN TEMPS DE RETARD ?

La France, présente dans la zone grâce aux départements des Antilles et bien placée sur la côte européenne, apparaît en retard. Pour l'instant, aucun chantier n'a été lancé, et on ne sait s'il y aura aux Antilles un ou deux ports de transbordement ou si nous ferons appel aux services d'un « hub » voisin. La Martinique et la Guadeloupe sont en concurrence. Cette dernière est handicapée par le coût élevé de son projet (300 millions d'euros, contre 60 millions pour la Martinique), en raison de la faible profondeur du chenal d'accès à Pointe-à-Pitre. De l'autre côté, l'instabilité sociale du port de Fort-de-France, comme l'illustrent les grèves de ces dernières années, désavantage la Martinique. Il faudra pourtant choisir vite. L'Etat doit aussi se préoccuper de la préparation des ports métropolitains de la façade atlantique, mal desservis par le rail, la route et les canaux.