



Le Tour du monde de *Thalassa* *Panamá-Tahiti*

Un magazine

de Georges Pernoud
(2007),

produit par

France 3 Thalassa-
Faut pas rêver.

1 h 40 min

Thalassa continue son tour du monde et, franchissant le légendaire canal de Panamá, nous raconte la destinée de ce lieu stratégique, au carrefour des grandes voies maritimes, qui s'adapte aujourd'hui à l'augmentation du trafic en s'élargissant par des travaux gigantesques.

Un carrefour commercial stratégique

Géographie et histoire, quatrième-troisième et lycée

Le porte-conteneurs *La Tour franchit le canal de Panamá* et, à son débouché au sud, sur l'océan Pacifique, poursuit sa route vers la Polynésie française: une longue traversée de neuf jours sans voir aucune terre, le franchissement de l'équateur, puis l'arrivée à Tahiti, terme du voyage de notre bateau.

Les reportages

L'histoire d'un canal qui va changer le monde

Des descendants d'ouvriers français se souviennent que leurs ancêtres ont participé aux premiers travaux de percement du canal de Panamá sous la conduite de Ferdinand de Lesseps en 1880. L'échec français laissa les mains libres aux Américains qui menèrent à bien la construction du canal jusqu'à son ouverture en 1914. (11 min)

D'un océan à l'autre, le Nicaragua

De la Caraïbe au Pacifique, la traversée de ce pays d'Amérique centrale est aussi la traversée de son histoire: passé colonial, luttes d'influence dont il fut l'enjeu, révolution sandiniste. Il est aujourd'hui à la recherche d'un développement économique. (29 min)

>>>



Rédaction Loïc Joffredo, CNDP
Crédit photos France 3 / Thalassa
Édition Émilie Nicot et Anne Peeters
Maquette Annik Guéry

Ce dossier est en ligne sur le site de Télédoc.

www.cndp.fr/tice/teledoc/

À partir des reportages *L'Histoire d'un canal...* et *Bientôt un canal encore plus grand*.

Une histoire mouvementée

> *Retracer les grandes étapes de l'histoire du canal de Panamá.*

- *Le temps des pionniers.* On reconstituera la chronologie de la construction du canal en partant de l'idée de Ferdinand de Lesseps de creuser un canal sans écluses à partir de 1880: qu'est-ce qui avait motivé l'ingénieur français? Quels ont été les facteurs de son échec? On replacera cette tentative dans le contexte des grands travaux qui, en France (le viaduc de Garabit) et dans le monde (le canal de Suez ouvert en 1869), ont mis le progrès technique au service du progrès commercial.

- *La mainmise américaine.* On dégagera les raisons pour lesquelles les États-Unis, au début du xx^e siècle, ont repris l'idée d'un canal: technique (stabilité du sol par l'absence de volcanisme), économique (doubler par la mer le trafic transcontinental), politique (stratégie d'influence étasunienne en Amérique centrale). On relèvera les grandes dates de cette «période américaine»: 1906, l'épidémie de malaria; 1914, l'ouverture du canal; 1920, son inauguration officielle; 1989, l'intervention militaire américaine contre le dictateur Noriega; 1999 transfert au Panamá de l'autorité sur le canal.

- *Le retour à la souveraineté panaméenne.* En s'appuyant sur les propos de l'ingénieure (*Bientôt un canal...*, 10^e min), on précisera le statut de l'Autorité du canal de Panamá (ACP) et ses évolutions souhaitées. On rappellera qu'au terme du traité de rétrocession de 1977, les navires américains ont priorité de passage sur les autres.

Une situation géographique idéale

> *Dégager les raisons du succès du canal de Panamá durant le xx^e siècle.*

- *Une prouesse technique.* On décrira précisément l'organisation du trafic sur le canal, le passage des écluses, la navigation sur les lacs. Un navire met neuf heures pour traverser le canal.

- *Un carrefour maritime obligé.* On rappellera la raison essentielle du choix du site: un navire partant de New York pour gagner San Francisco parcourt 9500 kilomètres par le canal, 22500 par le cap Horn. 5% du trafic maritime mondial transite aujourd'hui par l'isthme de Panamá. On relèvera le montant de la taxe de passage donnée dans le commentaire (2^e min) en précisant que la recette moyenne est de 135000 dollars par transit; puis le nombre de navires quotidiens dans le canal (4^e min: quarante environ), afin

d'avoir une indication sur l'importance de cette source de devises pour le Panamá.

Un point de passage inadapté

> *Resituer le rôle du canal dans l'évolution du trafic maritime actuel et à venir.*

- *Des navires de plus en plus gros.* On partira de l'observation du passage du *Ville d'Orion* (*Bientôt un canal...*, 4^e min), porte-conteneurs dont on relèvera les capacités (près de 80000 tonnes, 290 mètres de long, 12 mètres de tirant d'eau, 3 pilotes nécessaires pour la traversée!). Il s'agit d'un gabarit maximal pour le canal actuel, appelé *Panamax*. Les navires de taille supérieure, empêchés d'emprunter le canal sont nommés *post-Panamax*. Or ceux-ci représentent déjà dans le monde 27% du trafic mondial de conteneurs. On se livrera aussi à une opération arithmétique à partir du relevé du nombre quotidien de navires transitant par le canal: combien par an? Aujourd'hui, en effet, 14500 navires passent chaque année et les liaisons maritimes entre l'Asie et la côte est des États-Unis sont passées de 11% à 23% des liaisons totales Asie/États-Unis.

- *Les solutions d'avenir.* On dégagera les deux axes des travaux envisagés: construire un nouveau jeu d'écluses et élargir le chenal. On opposera le vieux système d'entraînement des navires au nouveau concept de bassins (dont un schéma animé illustre le principe, 11^e min). On précisera qu'il s'agit aussi de développer la capacité des terminaux de porte-conteneurs sur le Pacifique et l'Atlantique, afin de soulager les ports américains.

- *Un enjeu économique, financier et politique.* Pourquoi les travaux à venir sur le canal suscitent-ils tant de convoitises? On précisera que son élargissement est estimé à 5,25 milliards de dollars (30% du PIB du Panamá en 2006). On relèvera dans les propos des ingénieurs étrangers (12^e min) les arguments qu'ils avancent pour vanter leurs techniques ou nuancer leurs atouts. On rappellera enfin que l'annonce en 1999 d'un contrat remporté par une société chinoise pour la gestion des terminaux à conteneurs avait suscité les inquiétudes de Washington qui y voyait une prise de contrôle du canal par les Chinois. ■

Pour en savoir plus

- Sur le site de l'ISEMAR, une note de synthèse de Romuald LACOSTE: «Les nouvelles échelles du transport maritime», n° 91, janvier 2007. (PDF, 254 ko)

<http://www.isemar.asso.fr/fr/pdf/note-de-synthese-isemar-91.pdf>

« Le canal de Panamá n'est plus adapté »

Questions à Romuald Lacoste, géographe des transports

Est-ce que la mondialisation modifie les routes maritimes ?

On est passé d'un monde bipolaire dominé par les échanges transatlantiques et par les échanges nord-sud avec les colonies (au XIX^e siècle et dans la première moitié du XX^e siècle), à un monde multipolaire au sein duquel les relations sud-sud se développent, et où les échanges maritimes sont recentrés sur l'Asie. La mondialisation a pour conséquence d'augmenter le nombre de pays qui prennent part au commerce mondial, et donc de multiplier les routes maritimes, notamment en direction des pays émergents (Chine, Brésil, Afrique du Sud, golfe Persique, Inde...). Une partie de ces échanges est le fait d'entreprises multinationales pratiquant du *Business to Business*, ou *B to B*, avec des matières premières, des sous-produits et des pièces détachées, par opposition au *Business to Consumer*, ou *B to C*, qui concerne la distribution des produits finis vers les marchés de consommation.

Quels sont les points névralgiques sur ces routes ?

Ils correspondent aux rétrécissements de la voie maritime qui imposent un gabarit spécifique. Or ce gabarit n'est plus tenable aujourd'hui du fait de l'accroissement des échanges (7 milliards de tonnes transportées en 2006 !). Il s'agit essentiellement des canaux de Panamá et de Suez, qui sont d'ailleurs en cours d'élargissement et d'approfondissement afin de fluidifier le trafic. Quand cette solution n'est pas envisageable, on double la voie maritime, avec des oléoducs ou des voies ferrées, pour transférer le flux en transit vers des modes alternatifs. On l'observe au Bosphore.

Les détroits représentent aussi des points sensibles du fait des problèmes de sécurité qui s'y concentrent. Ces problèmes sont liés à la géopolitique (c'est le cas pour les détroits d'Ormuz et du Bad el-Mandeb) mais aussi à la piraterie : elle sévit dans le détroit de Malacca et est en recrudescence en mer de Chine, le long de la côte Est de l'Afrique, dans le golfe de Guinée et dans les Caraïbes.

En quoi les travaux d'élargissement du canal de Panamá sont-ils symptomatiques d'un changement d'échelle du transport international ?

Le canal de Panamá est l'une des grandes artères du commerce mondial, mais il n'est plus adapté. Le gabarit de son jeu d'écluses a imposé une norme internationale dans la construction navale,

le fameux Panamax. Cela représente un carcan pour la taille des navires et une entrave à la massification, alors que les économies d'échelle entraînent une baisse des coûts de transport à l'unité. Les files d'attente, qui se généralisent aux abords du canal, constituent un frein au développement des échanges maritimes. Les relations entre la côte est des Amériques et l'Asie en pâtissent. La taille des navires ainsi que leur nombre augmentent et le phénomène atteint des proportions désormais incompatibles avec les infrastructures actuelles, partout dans le monde.

Les routes maritimes Asie-Europe, via l'Arctique, dont l'ouverture paraît possible en raison de la fonte des glaces, peuvent-elles concurrencer celles passant par Suez ou Panamá ?

Une voie plus courte offrirait une alternative aux routes traditionnelles : le trajet Londres-Tokyo totalise 15 700 km par le passage du nord-ouest contre 21 200 km par Suez. Toutefois, le statut de ces voies est sujet à controverses entre les Américains et les Européens d'une part, défenseurs du principe de libre circulation régissant les routes maritimes internationales, et les Canadiens d'autre part, qui affirment leur souveraineté sur la voie maritime longeant leurs côtes. De plus, les routes arctiques seraient d'abord ouvertes seulement en été et elles imposent un surcoût à la construction (avec l'obligation d'avoir des coques renforcées) et en assurance, en raison des risques de collision avec des glaces dérivantes, et de pollution dans des zones extrêmement fragiles. Il faut signaler également que les armateurs desservent plusieurs grands marchés par la route de Suez (Moyen-Orient, Inde, Asie du Sud-Est) et connectent leurs navires aux lignes nord-sud, ce qui ne serait pas possible par le passage arctique.

Via le nord, les armateurs pourraient donc offrir un service maritime complémentaire aux services classiques, plus rapide pendant quelques mois mais aussi moins massifié et plus coûteux. Enfin, l'opportunité de ces routes réside aussi dans les gigantesques réserves de matières premières qui pourraient être mises en valeur dans le Grand Nord canadien et en Sibérie.

Romuald Lacoste est chargé d'études à l'Institut supérieur d'économie maritime Nantes-Saint-Nazaire (ISEMAR).

>>>

Bientôt, un canal encore plus grand...

Le canal de Panamá est saturé, proche de l'asphyxie. Ses infrastructures ne suffisent plus à répondre à un transit croissant et à accueillir des gabarits de navires marchands de plus en plus grands. D'où le projet de construction de nouvelles écluses et d'élargissement du chenal : un défi pour 2014. (19 min)

Barro Colorado, l'île laboratoire

Avec la montée des eaux du lac artificiel de Gatun lors de l'ouverture du canal, une colline est devenue une île coupée du monde, un îlot de biodiversité tropicale de 50 km² que les chercheurs observent pour comprendre les dérèglements constatés aujourd'hui. (7 min)

La Polynésie vue du ciel À la découverte des 118 îles de ce territoire vaste comme l'Europe et aussi divers dans sa géographie que le sont Tahiti, les Australes, Bora-Bora et les Marquises. (10 min)

La semaine prochaine, Tahiti-Sydney, quatrième étape du Tour du monde de Thalassa, fera l'objet d'un nouveau dossier pédagogique.

Vue sur le canal

Fiche de travail

Une analyse d'un paysage du canal en vue aérienne, à la lumière des informations que les élèves retireront du reportage *Bientôt un canal encore plus grand*, mettra en avant les contraintes du transit de fret maritime par le canal de Panamá aujourd'hui et les aménagements envisagés pour adapter celui-ci aux nécessités du transport.

Questions

Question 1

À l'observation de cette carte du *Monde diplomatique*, dégagez l'avantage géographique du site de Panamá dans le transit maritime entre l'Atlantique et le Pacifique, puis ses inconvénients.

<http://carto.eu.org/article584.html>

Question 2

La photographie ci-dessous montre l'écluse de Gatun. Situez-la sur la carte et orientez la photographie en désignant le nord.



Après avoir vu le numéro de *Thalassa*, replacez sur la photo les informations suivantes :

- Des écluses larges de 33,5 mètres et longues de 305 mètres accueillent les cargos.
- Les « mules » tractent les cargos dans l'écluse.
- Des cargos de 290 mètres de long et 32 mètres de large pénètrent dans les bassins.
- Le lac artificiel de Gatun permet la traversée sur une partie importante de l'isthme.