

Bras de fer autour du canal de Panama

COMMERCE MONDIAL L'administration Trump a fait démanteler ces douze derniers mois ce qu'elle estime être une mainmise chinoise sur cet axe clé du fret maritime. Le dernier rebondissement est survenu la semaine dernière

RICHARD ÉTIENNE

C'est comme avec le Groenland: au début, on ne prenait pas le président américain Donald Trump au sérieux mais avec le temps, les sourires se sont figés. La semaine dernière, la Cour suprême du Panama a retiré la concession que le groupe de Hongkong CK Hutchison détenait dans les ports de Balboa et de Cristobal situés aux deux extrémités du canal de cet Etat d'Amérique centrale. Remplacé temporairement par le groupe danois Maersk, pour le plus grand plaisir de la Maison-Blanche.

Le résultat d'un travail de sape, dont les contours demeurent flous, et qui laisse de nombreux observateurs pantois. D'un jeu stratégique-politique qui inclut des déclarations trumpiennes et des grandes entreprises, du financier américain BlackRock à l'armateur genevois MSC.

Essor chinois

Le canal de Panama est un symbole. Un des nombreux actifs sud-américains sur lesquels les Etats-Unis avaient jadis la mainmise et que l'administration Trump estime avoir perdu au détriment de la Chine. Situé dans «l'hémisphère occidental» et qui doit donc lui revenir, selon la nouvelle doctrine à Washington.

Un axe clé du commerce – 82 km pour relier deux océans et éviter un long trajet via le cap Horn – par où transite 5% du commerce mondial. Inauguré en 1914 par les Etats-Unis qui l'ont exploité jusqu'en 1977. Avant de progressivement le remettre à l'Etat du Panama, qui le contrôle entièrement depuis 1999, selon un traité signé avec Washington qui stipule que sa gestion doit être «neutre».

Neutre? Selon Donald Trump ce n'est plus le cas. Ces vingt dernières années, la Chine s'est progressivement installée au point de devenir un acteur dominant, sinon le principal, le long du canal (et ailleurs en Amérique latine). CK Hutchison – un groupe basé à Hongkong mais qui serait lié à Pékin selon Washington – obtient en 1997 des concessions sur les ports de Balboa et de Cristobal. Elles sont renouvelées en 2021 pour vingt-cinq ans. Avec l'essor de l'Empire du Milieu dans le commerce mondial, le nombre de cargaisons chinoises transitant par le canal augmente.



Le port de Balboa est la porte d'entrée du canal de Panama côté Pacifique. (30 JANVIER 2026/BIENVENIDO VELASCO/EPA)

Ces dernières années, des entreprises d'Etat chinoises ont construit un centre de congrès à son embouchure. Elles érigent un pont sur la voie navigable ainsi qu'un port de croisière. Pékin cherchait à construire une ambassade près du canal mais des objections états-uniennes ont fait capoter le projet.

Le «deal» du 4 mars

En décembre 2024, Donald Trump (élu mais pas encore en fonction) a proféré une longue série de menaces. Il a parlé de reprendre le contrôle sur le canal affirmant que les tarifs pratiqués sur les navires américains étaient «exorbitants» et déclaré qu'il était «tombé entre de mauvaises mains» chinoises. Lors de son discours d'investiture, il a fait part de son intention de prendre le contrôle du canal pour la «sécurité économique» des Etats-Unis, et refusé d'exclure une action militaire.

Les autorités du Panama protestent et soulignent qu'elles contrôlent cet actif. Les choses vont pourtant se précipiter. Le 21 janvier 2025, le Panama lance un audit des activités de CK Hut-

L'administration Trump estime avoir perdu le canal de Panama au détriment de la Chine

chison dans le pays. Le 7 février, le Panama fait part de son retrait du projet chinois de la Route de la soie (qu'il avait intégré en 2017), à la suite d'une visite du secrétaire d'Etat américain Marco Rubio.

Le 4 mars 2025, rebondissement: CK Hutchison annonce

son intention de vendre ses deux concessions, ainsi qu'une quarantaine d'activités portuaires dans 23 pays, pour 23 milliards de dollars. À un consortium d'entreprises occidentales mené par BlackRock et le groupe genevois MSC et sous la bénédiction de Washington. L'agence Reuters annoncera quelques mois plus tard que l'armateur suisse est l'actionnaire principal dans cette opération qu'il ne commente pas.

Fin de l'histoire? Non. Le 21 avril, quelques heures après la visite d'un nouvel émissaire états-unien, le Panama porte plainte contre des cadres de CK Hutchison à la suite de l'audit lancé trois mois plus tôt. Ce dernier indiquerait que la concession du géant asiatique ferait perdre une somme colossale au Panama. La population se tend et manifeste sa colère contre les grandes puissances et son gouvernement perçu comme corrompu.

Nouvelle étape en août, quand Maersk annonce avoir acquis une ligne ferroviaire reliant, au Panama, les océans Pacifique et Atlantique. Un actif d'autant plus stratégique que ces dernières années des sécheresses ont réduit les capacités du canal, poussant des groupes logistiques à opter pour un transport avec deux bateaux en transbordant leurs marchandises sur cette voie ferrée.

Contexte incertain

Quelques jours plus tard, le géant chinois Cosco Shipping demande à avoir un cinquième des parts dans le contrat de BlackRock et MSC. Ce qui l'aurait fortement remis en cause, selon un article du *Financial Times* en décembre. C'est dans ce contexte d'incertitudes qu'est survenu, la semaine dernière, le dernier rebondissement: le retrait par la justice panaméenne de la concession de CK Hutchison à la suite

de la plainte du 21 avril et son remplacement temporaire par une filiale de Maersk.

La Chine risque-t-elle de tout perdre dans la région? Jan Kiely, chargé d'enseignement au Graduate Institute de Genève, estime que le Panama n'a d'autres choix que de suivre Trump car il dépend davantage des Etats-Unis. «La Chine apparaît presque comme le bon élève désormais.

«La Chine apparaît presque comme le bon élève désormais. En Amérique latine, Pékin voit à long terme»

JAN KIELY, CHARGÉ D'ENSEIGNEMENT AU GRADUATE INSTITUTE DE GENÈVE

En Amérique latine, Pékin voit à long terme et aujourd'hui, c'est comme s'il laissait passer l'orage», analyse le spécialiste qui évoque une «inversion des rôles»: la Chine, qui a rejoint l'OMC en 2001 seulement, «apparaît désormais comme le garant du multilatéralisme et du système onusien face aux Etats-Unis», indique Jan Kiely.

Du point de vue des négociants de matières premières, nombreux en Suisse, «les tensions géopolitiques autour du canal important moins que les risques opérationnels», selon Richard Watts, le fondateur du cabinet HR Maritime à Genève. «L'important n'est pas de savoir qui exploite le canal mais de pouvoir passer», relève-t-il en rappelant qu'il y a 2 ans la sécheresse avait fortement diminué ses capacités, fait augmenter ses prix et poussé de nombreux armateurs à passer par le cap Horn, un trajet plus long et onéreux.

Dans une analyse, l'agence Bloomberg estime que la Chine perd des plumes au Panama mais aussi au Venezuela, où le président Maduro a été exfiltré par l'armée américaine il y a un mois, et en Bolivie, où les autorités ont annulé à la fin janvier un important projet minier chinois. ■