

## L'ELARGISSEMENT DU CANAL DE PANAMA ET LE DEFI POUR LA CARAIBE



### L'AEC DANS LA GRANDE CARAÏBE

## L'ELARGISSEMENT DU CANAL DE PANAMA ET LE DEFI POUR LA CARAIBE

LA REGION DE LA CARAIBE EST LA PLUS IMPORTANTE POUR LE COMMERCE MONDIAL. L'AUGMENTATION DU VOLUME DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PREVUE, SUITE A L'ELARGISSEMENT DU CANAL DE PANAMA, REPRESENTE UNE POSSIBILITÉ REELLE DE CONQUERIR UNE PLUS GRANDE PART DU MARCHÉ.

En ce moment, il n'y a aucun endroit dans la Caraïbe qui n'ait pas comme sujet principal l'élargissement du Canal de Panama. C'est-à-dire, les travaux remarquables d'ingénierie mis en œuvre pour la construction d'un troisième ensemble d'écluses. Plusieurs symposiums et conférences ont été organisés à Trinité-et-Tobago sur son importance et son incidence sur le bien-être futur de la région.

Mais pour quelle raison cette question est-elle si importante pour les peuples de la Grande Caraïbe? On pourrait dire que, dans une certaine mesure, les raisons sont les mêmes qu'il y a un siècle, lorsqu'il fut construit: c'était un outil formidable d'expansion du commerce mondial, qui a fait que les Caraïbes deviennent un endroit stratégique de l'économie mondiale. Il convient d'ajouter que la

région de la Caraïbe est actuellement plus consciente de ce qui est sur le point d'arriver, elle est mieux préparée et elle possède une plus grande capacité d'autonomie pour façonner son propre avenir.

Toutefois, il serait intéressant de savoir si le citoyen caribéen moyen connaît le rôle que le Canal de Panama a joué dans notre histoire. Il est nécessaire à ce stade de faire une brève réflexion, afin de favoriser une meilleure compréhension du degré de transformation qui peut découler de l'ouverture des nouvelles écluses. Tout d'abord, il faut comprendre que pendant les quatre premiers siècles de notre histoire, tout ce arrivait chez nous avait navigué dans les eaux des Caraïbes. C'était notre voie naturelle : la nourriture, les outils de travail, les personnes, les livres et les idées, tout devait traverser ces mers. En réalité, le changement a eu lieu au cours du siècle dernier, lorsque les nouvelles dispositions internationales et le développement de l'aviation ont produit un changement radical des vieilles routes qui avaient prévalu dans la communication et le commerce entre les peuples du monde.

Déjà dans les premiers siècles, le Panama était établi comme un grand point d'intersection: depuis les célèbres Foires des Galions (Feria de los Galeones) pendant le XVIème et le XVIIème siècle, cette petite étendue de terre allongée qui servait de charnière à unir les peuples qui habitaient les deux mers, a été un facteur crucial de notre progrès. Le rêve d'une possibilité de liaison de l'Atlantique et du Pacifique a commencé dès les premières années de la colonisation.

Aujourd'hui, avec l'élargissement du Canal de Panama, nous sommes près d'être témoins d'une nouvelle et profonde révolution commerciale dans la Caraïbe. D'après toutes les études, il y aura des changements extrêmes qui auront un impact extraordinaire sur les sociétés caribéennes. Les nouvelles écluses entraîneront plusieurs résultats: le commerce dans la région se développera avec un grand dynamisme, en particulier en raison de la nouvelle capacité de chargement des méga navires Post-Panamax, qui peuvent transporter plus de 18.000 conteneurs, c'est-à-dire le double de capacité de ceux qui couvrent actuellement cet itinéraire. Le commerce Pacifique-Atlantique atteindra des proportions sans précédent: il augmentera plus de 50 pour cent pendant les dix prochaines années et en outre, tous leurs ports profiteront d'une plus grande concentration de marchandises, d'une réduction des coûts et d'une circulation plus rapide. Les ports les mieux préparés assumeront un rôle de leadership et infuseront un plus grand dynamisme à la circulation moins dense des navires collecteurs, qui couvrent des routes intrarégionales mineures.

Dans le domaine du commerce de conteneurs, la Caraïbe possède trois ports qui se trouvent parmi les 100 ports qui mobilisent un volume considérable de marchandises dans le monde. Il s'agit d'un nombre réduit comparé aux ports de l'Asie, l'Europe et l'Amérique du Nord, mais c'est un chiffre important par rapport au restant de l'Amérique centrale et l'Amérique du sud. Carthagène est le mieux classé, à la position 68, et il a été désigné à six occasions, au cours des huit dernières années, comme le meilleur port des Caraïbes par la Caribbean Shipping Association.

UN GRAND BOND EN AVANT

J'ai l'impression que beaucoup de gens commencent à comprendre quel sera l'enjeu dans la Caraïbe dans les années à venir et le rôle stratégique de nos ports en ce qui a trait aux défis du monde contemporain. Je crois qu'un de nos points forts sera le développement, en termes d'ajustement des services et des plateformes logistiques, ainsi que notre capacité de supporter et d'absorber l'énorme accroissement prévu en matière de mobilisation de conteneurs, découlant de l'augmentation du commerce extérieur et des flux d'échanges dans l'hémisphère. Cette capacité de recevoir les navires Post-Panamax va permettre aux peuples de la Caraïbe des remarquables développements, en termes d'augmentation du volume commercial et d'une plus grande prospérité économique.

Un des objectifs principaux de l'Association des Etats de la Caraïbe est la coopération entre les pays de la région, de manière à renforcer et accroître le transport et les échanges. Il faut avancer vers l'élaboration d'une stratégie maritime pour la Caraïbe dans son ensemble, afin de tirer le maximum de profit de l'élargissement du Canal de Panama. Au cours des prochains jours, avec l'aide de l'Agence Française de développement, nous réunirons des experts pour travailler dans la formulation de cette stratégie. Les gouvernements de la Grande Caraïbe doivent travailler ensemble au renforcement de leurs ports pour réaliser ce grand bond en avant, à savoir, l'ouverture de la troisième écluse du Canal de Panama, dont l'exécution est imminente.

Le Dr. Alfonso Múnera est le Secrétaire général de l'Association des Etats de la Caraïbe. Toute correspondance ou commentaire peuvent être envoyés à [feedback@acs-aec.org](mailto:feedback@acs-aec.org)