diploweb.com La revue géopolitique
ISSN : 2111-4307

Le canal de Panama, entre tensions géopolitiques et dérèglement climatique

samedi 17 octobre 2026,par Laurent GIACOBBI

Citer cet article / To cite this version :
Laurent GIACOBBI, **Le canal de Panama, entre tensions géopolitiques et dérèglement climatique**, *Diploweb.com : la revue géopolitique, 17 octobre 2026.*

Hum... Vous semblez apprécier le DIPLOWEB.COM. Nous vous en remercions et vous invitons à participer à sa construction.

Le DIPLOWEB.COM est LE media géopolitique indépendant en accès gratuit, fondé en l'an 2000. Nous vous proposons de participer concrètement à cette réalisation francophone de qualité, lu dans 190 pays. Comment faire ? Nous vous invitons à verser une participation à votre convenance par PayPal via **la page suivante** . Vous pouvez aussi rédiger un chèque à l'ordre du DIPLOWEB.COM et l'adresser à Diploweb.com, Pierre Verluise, 1 avenue Lamartine, 94300, Vincennes, France. Ou bien encore faire un virement bancaire en demandant un RIB à l'adresse expertise.geopolitique@gmail.com.

Avec 5 000€ par mois, nous pouvons couvrir nos principaux frais de fonctionnement et dégager le temps nécessaire à nos principaux responsables pour qu'ils continuent à travailler sur le DIPLOWEB.COM.
Avec 8 000€ par mois, nous pouvons lancer de nouveaux projets (contenus, événements), voire l'optimisation de la maquette du site web du DIPLOWEB.COM.

Les voyants du commerce maritime mondial, déjà au rouge, pourraient passer à l'écarlate si, aux difficultés du détroit d'Ormuz, venait s'ajouter un canal de Panama à sec… sous les effets du dérèglement climatique. Voici pourquoi.

LE 21 août 2026, l'autorité du canal de Panama (ACP), l'agence gouvernementale en charge de sa gestion et de son exploitation, a annoncé la réduction du nombre de passages quotidiens de 36 à 34 navires à partir du 3 septembre, puis à 32 à compter du 15 septembre [1]. Cette décision vient compléter les décisions successives de restrictions de tirant d'eau mises en place depuis le début du mois de juin : celui-ci est passé de 15,20 à 14,78 mètres, obligeant de nombreux navires à décharger une partie de leur cargaison à l'entrée du canal pour la recharger à la sortie. Or, ces décisions s'inscrivent dans un contexte global de crises internationales conférant une nouvelle centralité géostratégique au canal de Panama au moment même où sa vulnérabilité climatique s'accroît. Cet article est l'occasion de faire le point sur la situation complexe de cette artère qui concentre plus de 6% du commerce maritime mondial, de replacer le Panama au centre du bras de fer entre Washington et Pékin et d'analyser les effets croissants du dérèglement climatique sur le fonctionnement du canal.

Le canal de Panama voit sa centralité renforcée en 2026 par les tensions dans le détroit d'Ormuz

La quasi fermeture du détroit d'Ormuz depuis février 2026 a profondément rebattu les cartes du commerce d'hydrocarbures. La récente reprise des hostilités ne laisse pas présager d'une amélioration rapide et durable de la situation du commerce maritime mondial transitant par cette voie névralgique. Depuis début d'année 2026, la demande de gaz naturel liquéfié (GNL) en provenance des États-Unis et du golfe du Mexique a explosé, en particulier de la part des pays asiatiques qui s'alimentaient jusqu'alors à 80% auprès des pays du Golfe. Une partie de ces flux énergétiques en provenance des États-Unis est désormais réorientée vers l'Asie et doit donc transiter par le canal de Panama. En parallèle, l'explosion du prix des carburants a poussé les compagnies maritimes à opter pour les chemins les plus directs [2], mettant ainsi à mal les routes alternatives qui s'étaient développées ces dernières années [3].

La conjonction de ces deux phénomènes a donc **renforcé la centralité du canal de Panama** dans les échanges mondiaux, en particulier ceux d'hydrocarbures. Les demandes de passage sont en augmentation et dépassent désormais 40 navires par jour contre 36 habituellement, soit une hausse de 10%. Cette réorientation des flux énergétiques bouscule le fonctionnement du canal puisque les navires qui n'ont pas de réservation se trouvent dans l'obligation soit d'attendre plusieurs jours à l'entrée du canal (presque 5 en septembre-octobre 2026) soit d'acheter les rares places mises aux enchères par l'ACP : en avril 2026, un transporteur chinois de GPL a ainsi acheté pour 4 millions de dollars un droit de passage prioritaire « coupe-file ».

C'est dans ce contexte de besoin grandissant que se greffe une grille de lecture supplémentaire

intégrant la compétition entre les États-Unis et la République populaire de Chine (RPC) autour de cette infrastructure et, plus largement, autour de l'influence chinoise au Panama et dans l'ensemble de l'hémisphère occidental. Dès son retour au pouvoir, Donald Trump a fait du Panama et de son canal un point nodal de sa volonté de reconquête de ce qu'il considère comme sa sphère d'influence traditionnelle. Dans son viseur, la présence considérée comme menaçante de la Chine sur ce corridor stratégique.

Dans son discours d'investiture [4] , en janvier 2025, le président Trump place le canal de Panama en haut de son agenda stratégique en affirmant : « *Above all, China is operating the Panama Canal. And we didn't give it to China. We gave it to Panama, and we're taking it back* [5] » Cette déclaration s'inscrit dans la volonté plus large de reprendre le contrôle de son « pré-carré » hémisphérique, volonté confirmée l'année suivante par la publication de la nouvelle *National Defense Strategy* [6] : « *After years of neglect, the Department of War will restore American military dominance in the Western Hemisphere*. [7] » Les réactions fermes du président panaméen au sujet de l'inviolabilité de la souveraineté nationale et ses appels répétés au respect de la neutralité mise en place par le traité Carter-Torrijos de 1979 n'ont pas empêché Washington de renforcer son influence sur le canal et d'y réimplanter sa présence militaire.

En avril 2025, à l'occasion d'une visite au Panama du secrétaire américain à la Défense, Pete Hegseth, un accord est signé entre les deux pays autorisant l'utilisation conjointe de bases situées le long du canal. Si cet accord précise que les installations militaires restent la propriété du Panama, la présence permanente de troupes états-uniennes sur le sol panaméen est une première depuis la rétrocession de 1999 [8]. Fin mars 2026, l'escale « diplomatique » du porte-avions USS *Nimitz* au Panama, la première depuis plusieurs décennies, a constitué un signal fort de l'importance renouvelée de cette artère interocéanique aux yeux de Washington. Enfin, au cours de l'été 2026, l'exercice Panamax a réuni pendant plusieurs semaines plus de 1 500 participants de 12 nationalités différentes. Cet entraînement militaire annuel interallié organisé par *U.S. Southern Command* (*US SOUTHCOM*) s'articule autour de la défense du canal contre tout type de menaces, y compris le risque terroriste ou de possibles interventions extérieures. Ces éléments constituent d'indéniables signaux de l'attention renouvelée des États-Unis à leur environnement géopolitique immédiat.

En parallèle, le gouvernement panaméen a été contraint d'accéder aux demandes de la Maison-Blanche quant à ses relations avec la Chine. Le 7 février 2025, à la suite de la visite du secrétaire d'État américain Marco Rubio, le Panama annonce qu'il se retire des routes de la Soie chinoises . Ce pays avait pourtant été le premier État d'Amérique latine à rejoindre la *Belt and Road Initiative* (BRI) en 2017, quelques jours après avoir rompu ses relations diplomatiques avec Taïwan pour reconnaître Pékin. En février 2026, la justice panaméenne annonce l'annulation du contrat de concession des ports de Balboa et de Cristóbal que détenait la Panama Ports Company (PPC), filiale de la société CK Hutchison Holdings, dont le siège est à Hong Kong. La cour de justice invoque alors des irrégularités dans la procédure d'approbation et dénonce le non-respect de la part de la compagnie chinoise de ses obligations en matière de transparence, de contrôle et de gestion des biens publics. Des contrats temporaires ont été attribués pour la gestion des ports : Balboa a été placé sous l'administration d'APMT Panamá, filiale de la société danoise Maersk, et Cristóbal a été confié à TIL Panamá, liée à la compagnie maritime italienne MSC. Ces deux concessions ont une durée de 18 mois, le temps que l'Autorité maritime du Panama prépare un nouvel appel d'offres pour sélectionner les opérateurs définitifs.

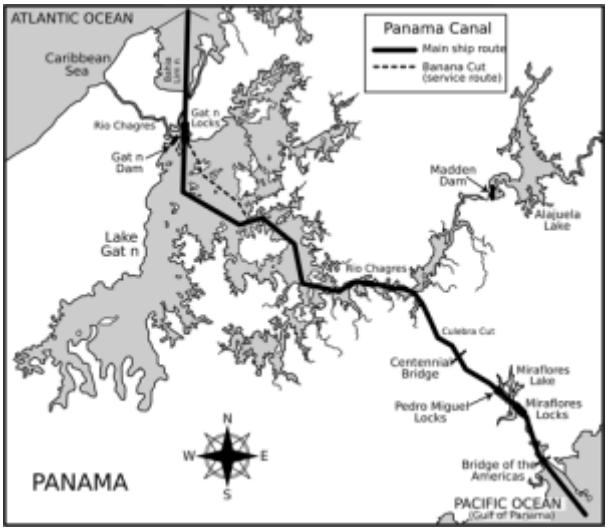
Ce revers diplomatique et économique majeur pour la RPC n'est pas resté longtemps sans réponse. Pékin a d'abord engagé des procédures judiciaires : l'entreprise PPC a annoncé début mars avoir déposé une demande d'arbitrage international contre le gouvernement panaméen, réclamant une indemnisation d'au moins 2 milliards de dollars US. La Chine a ensuite activé un processus de pression économique en demandant à ses entreprises publiques de geler les négociations sur de

nouveaux projets au Panama, en particulier ceux touchant à la construction de deux nouveaux ports. En parallèle, les douanes chinoises ont renforcé les contrôles sur les produits panaméens tels que le café et les bananes, entraînant des retards, une hausse des coûts logistiques et une baisse de la compétitivité des exportateurs panaméens. Dans la foulée, le gouvernement chinois a contrôlé et bloqué dans ses ports près de 100 navires battant pavillon panaméen. Si la raison officiellement avancée est le constat de lacunes liées à la sécurité incendie, à la prévention de la pollution et aux systèmes de sauvetage, il y a peu de doutes que cette procédure constitue une mesure de rétorsion ainsi qu'un message diplomatique fort à destination du Panama.

Ces décisions chinoises constituent une opportunité diplomatique majeure pour les États-Unis de se positionner comme le défenseur « naturel » de son voisin face à une Chine désormais présentée comme un acteur coercitif. Dans cette perspective, Washington a mobilisé ses proches alliés continentaux - Bolivie, Costa Rica, Guyana, Paraguay et Trinité-et-Tobago - pour la publication en avril 2026 d'une déclaration conjointe [9] où l'on peut lire : « *We are monitoring with vigilance China's targeted economic pressure and the recent actions that have affected Panama-flagged vessels. These actions - following the decision of Panama's independent Supreme Court regarding the Balboa and Cristóbal terminals - are a blatant attempt to politicize maritime trade and infringe on the sovereignty of the nations of our hemisphere*. [10] »

Le canal de Panama semble donc bien constituer un point de cristallisation des tensions sino-états-uniennes et pourrait en ce sens constituer un cas d'école du réinvestissement de Washington dans la région. Cet enchaînement autour du canal montre à la fois l'intensité de la volonté de Washington de reprendre la main sur « son » hémisphère et la fragilité des positions chinoises face aux pressions américaines. Loin de continuer de passer pour le partenaire fiable et alternatif que son discours officiel met en avant depuis des années, Pékin paraît sortir affaibli de cet affrontement interposé : l'attitude coercitive adoptée par la RPC à l'égard du Panama vient renforcer les doutes qu'exprimaient déjà un certain nombre de pays latino-américains quant aux possibles effets secondaires d'un trop grand rapprochement avec la RPC. En cela, Washington en tire un double bénéfice politique : il met à la fois Pékin en porte-à-faux vis-à-vis de son narratif d'un Sud global dont la Chine avait fait un de ses principaux éléments de langage diplomatique et souligne les ambiguïtés de la présence économique chinoise dans la région, entre prêts conditionnés et coercition juridique et financière en cas de désaccord.

En ce sens, la séquence diplomatico-judiciaire qui se joue depuis plusieurs mois au Panama constitue une forme de « crash-test » de ce que pourrait être la ligne états-unienne dans l'ensemble du continent latino-américain et mérite, à ce titre, d'être suivie avec la plus grande attention. Pourtant, au-delà du face-à-face entre la Chine et les États-Unis, il est désormais un troisième acteur qui fragilise directement la pérennité du canal de Panama et sur lequel ni Washington ni Pékin ne disposent de prise directe : **le dérèglement climatique**.



Le canal de Panama est alimenté par un vaste système de lacs intérieurs d'eau douce, alimentés par des précipitations… dont le niveau peut varier

En 2023-2024, le canal de Panama avait été confronté à des dysfonctionnements majeurs liés à une sécheresse exceptionnelle. Il faut bien avoir à l'esprit pour en comprendre toute la portée qu'à chaque passage d'un navire, les écluses du canal rejettent 200 à 250 millions de litres d'eau douce dans l'océan, soit une moyenne de 9 milliards de litres d'eau par jour. Ces écluses fonctionnent grâce à deux grands lacs de retenue de part et d'autre du canal, eux-mêmes alimentés par les précipitations. Si le Panama connaît une pluviométrie généreuse (avec une moyenne de 2 928 mm/an), celle-ci se concentre essentiellement durant la saison des pluies d'avril à décembre. Or la multiplication des épisodes de sécheresse intense diminue d'autant l'apport en eau en même temps qu'elle participe d'une évaporation accrue, mettant en péril le bon fonctionnement du canal. À l'époque, l'incapacité à alimenter les écluses en eau avait fait chuter le trafic quotidien de 36 à 24 navires, faisant exploser le temps d'attente aux portes du canal à plus de trois semaines, entraînant une hausse des tarifs et perturbant en profondeur les chaînes logistiques mondiales.

Depuis lors, des projets pharaoniques ont été lancés pour pallier ces dysfonctionnements. Il s'agit de créer un nouveau lac de retenue de 45 km2 capable de contenir 1,4 milliard de mètres cubes d'eau grâce au détournement du fleuve Río Indio. Pour cela, il est prévu de construire un barrage de 80 mètres de haut et un tunnel de 4 mètres de diamètre traversant une montagne sur plus de 8 km afin d'alimenter en eau les écluses. Si le projet a été validé par le conseil d'administration de l'ACP, sa mise en œuvre n'en est qu'aux études techniques préliminaires, aux procédures foncières et environnementales et aux négociations des programmes de relocalisation et d'indemnisation des populations. C'est dans ce contexte qu'en mai 2026, Ilya Espino de Marotta a été nommée pour un mandat de 7 ans à la tête de l'ACP par le président José Raúl Mulino. Ingénieure de formation, diplômée en ingénierie maritime de la Texas A & M University, Mme Espino de Marotta a participé à la gestion des travaux d'élargissement du canal via la mise en service des nouvelles écluses en 2016. Forte de cette expérience, la nouvelle dirigeante devra également mener à bien le développement de deux nouveaux ports sur le canal ainsi que la construction d'un gazoduc. Bien au-delà des rivalités de puissance, son parcours illustre avant tout ce qu'est aujourd'hui la priorité numéro 1 de l'ACP : **permettre un fonctionnement pérenne du canal face aux effets délétères du dérèglement climatique**.

Mais face au déni climatique de l'administration Trump et aux protestations des populations délocalisées, sa tâche risque de ne pas être aisée alors que le phénomène climatique Super El Niño se traduit depuis plusieurs mois par des températures plus élevées et des sécheresses plus intenses pour cette partie de la planète. Ses effets se font à ce point sentir au Panama que le gouvernement a

déclaré l'état d'urgence le 25 août 2026. Selon l'ACP, entre mai et août 2026, les précipitations cumulées dans le bassin-versant du canal ont en effet été inférieures de 34 % à la moyenne. Selon de nombreux spécialistes, le phénomène devrait durer jusqu'à la fin de l'année 2026, voire jusqu'à février 2027.

Les voyants du commerce maritime mondial, déjà au rouge, pourraient passer à l'écarlate si, aux difficultés du détroit d'Ormuz, venait s'ajouter un canal de Panama à sec… sous les effets du dérèglement climatique.

Copyright Octobre 2026-Giacobbi/Diploweb.com

P.-S.

Laurent Giacobbi, Université des Antilles, chercheur associé à l'IRIS. L. Giacobbi est diplômé de Sciences Po. Enseignant à l'Université des Antilles et officier de réserve dans la Marine nationale (CF), il travaille au sein du Laboratoire Patrimoine, Histoire, Esclavages, Environnement, Atlantique, Caraïbe (PHEEAC-UMR 8053). Il est chercheur associé à l'Institut des relations internationales et stratégiques (IRIS) au sein des programmes « Amérique latine/Caraïbes » et « Climat, environnement, sécurité ».

Notes

[1] L'amélioration temporaire des conditions hydriques a toutefois permis à l'ACP d'annoncer, le 28 septembre, un assouplissement partiel de ces restrictions, avec un relèvement du tirant d'eau maximal autorisé à 14,94 mètres et le rétablissement de 33 passages quotidiens à compter du 15 octobre, sans que cela ne remette en cause la vulnérabilité structurelle du canal face aux aléas climatiques.

[2] Un porte-conteneur consomme entre 140 et 300 tonnes de carburant par jour.

[3] En particulier celle passant par le cap de Bonne Espérance.

[4] https://www.whitehouse.gov/remarks/2025/01/the-inaugural-address/

[5] « Avant tout, c'est la Chine qui gère le canal de Panama. Et nous ne l'avons pas cédé à la Chine. Nous l'avons cédé au Panama, et nous le reprendrons. »

[7] Après des années de négligence, le ministère de la Guerre va rétablir la suprématie militaire américaine dans l'hémisphère occidental.

[8] Et ce même s'il s'agit de compagnies tournantes.

[9] https://china.usembassy-china.org.cn/joint-statement-in-support-of-panamas-sovereignty-between-the-united-states-of-america-bolivia-costa-rica-guyana-paraguay-and-trinidad-and-tobago/

[10] « Nous suivons avec vigilance les pressions économiques ciblées exercées par la Chine ainsi que les récentes mesures qui ont affecté les navires battant pavillon panaméen. Ces mesures - qui font suite à la décision rendue par la Cour suprême indépendante du Panama concernant les terminaux de Balboa et de Cristóbal - constituent une tentative flagrante de politiser le commerce maritime et de porter atteinte à la souveraineté des nations de notre hémisphère ».