



Le Mexique et le Panama dans la dynamique Indo-Pacifique

Quels enjeux pour la France ?

Céline PAJON

► Points clés

- L'Amérique centrale s'affirme comme un théâtre de la rivalité sino-américaine, une dynamique soudainement exacerbée par les accusations du président Trump contre le Panama et le Mexique.
- Ces deux pays présentent aussi des enjeux significatifs pour la France, tant pour l'accès au théâtre indopacifique *via* le canal de Panama que pour l'affirmation de sa souveraineté sur l'atoll de Clipperton et son vaste espace maritime adjacent au Mexique.
- Bénéficiaire du *nearshoring* dans la rivalité économique sino-américaine, le Mexique perçoit l'Indo-Pacifique avant tout comme un levier pour renforcer l'intégration de ses chaînes de valeur.
- Le canal de Panama, essentiel aux flux commerciaux entre l'Asie et les Amériques, est confronté à des menaces climatiques et géopolitiques. Des alternatives sont envisagées, mais elles restent peu viables.
- La France et l'Union européenne auraient intérêt à renforcer leur coopération avec ces deux pays, soumis à une pression croissante.

Introduction

L'Amérique centrale, théâtre croissant de la rivalité sino-américaine, renferme des enjeux significatifs en termes d'accès à l'espace indopacifique pour la France. Le canal de Panama reliant les océans Atlantique et Pacifique commande des flux maritimes essentiels et est menacé par un phénomène d'assèchement¹. Par ailleurs, la contestation feutrée par le Mexique de la souveraineté française sur l'atoll de Clipperton reste un point sensible dans la coopération bilatérale et motive les déploiements navals français dans la zone².

Pour autant, cette zone reste un impensé de la réflexion stratégique française et européenne sur l'Indo-Pacifique³. L'Union européenne (UE) a amorcé un rapprochement avec ces États à la faveur du sommet UE-CELAC (États d'Amérique latine et des Caraïbes) de juillet 2023⁴, en continuant toutefois à ancrer la relation dans le contexte transatlantique.

Dans la continuité d'une précédente note⁵ portant sur les pays du Pacifique latin, ce travail s'intéresse à l'Amérique centrale, autour d'un double cas d'étude sur le Mexique et le Panama qui occupent une position stratégique sur la rive orientale du Pacifique et dans la rivalité sino-américaine. Ces deux pays ont en commun d'être liés étroitement aux États-Unis, par leur géographie et leur histoire. Tous deux ont également vu leurs relations avec la Chine s'étendre rapidement ces dernières années, sur le plan commercial, des investissements et de l'influence politique.

Mexique : navigation dans les rivalités indopacifiques

Une vision économique et commerciale de l'Indo-Pacifique

Le gouvernement mexicain évoque de manière très sporadique l'idée d'Indo-Pacifique, sans se l'approprier. Le terme lui-même est rarement employé, généralement pour faire référence à l'approche américaine dans la zone, d'une part, et pour évoquer le resserrement des relations commerciales, voire politiques, avec l'Inde, d'autre part⁶.

1. « En manque d'eau, le canal de Panama restreint le passage des bateaux pour une durée d'un an », *La Tribune*, 25 août 2023, disponible sur : www.latribune.fr.

2. « Clipperton, la France des confins du Pacifique », *Brèves Marines*, n° 276, Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM), 17 juin 2023, disponible sur : www.defense.gouv.fr.

3. « La stratégie française pour l'Indopacifique : des ambitions à la réalité », Rapport d'information, n° 285 (2022-2023), Sénat, déposé le 25 janvier 2023, p. 12, disponible sur : www.senat.fr.

4. Sommet UE-CELAC, 17-18 juillet 2023, disponible sur : www.consilium.europa.eu.

5. C. Pajon, « Replacer l'Amérique du Sud sur la carte française de l'Indo-Pacifique », *Asie. Visions*, n° 138, Ifri, février 2024, disponible sur : www.ifri.org.

6. N. Jenne et E. Ramoneda, « La búsqueda latinoamericana de posicionarse ante el Indo-Pacífico », p. 91, in J. Sahn K., N. Albertoni et D. Rojas T. (dir.), *América Latina y su proyección en Asia Pacífico*, Centro UC, KAS, décembre 2022, disponible sur : www.centroestudiosinternacionales.uc.cl.

Au printemps 2024, le directeur général pour l'Asie-Pacifique du ministère mexicain des Affaires étrangères évoquait dans un article une « alliance stratégique » entre son pays et cette zone clé⁷, appelant à développer une politique étrangère ambitieuse à l'égard de la région, en visant la diversification des relations économiques.

L'Asie-Pacifique (Indo-Pacifique lorsque l'accent est mis sur la relation avec l'Inde) est en effet appréhendée par la diplomatie mexicaine d'abord dans une perspective économique, qui reflète son statut d'économie ouverte commerçant largement avec les pays asiatiques, et s'inscrit dans son projet de rejoindre l'Indo-Pacific Economic Framework for Prosperity (IPEF), un cadre de coopération commerciale lancée par l'administration Biden⁸.

Le commerce extérieur du Mexique représente près des quatre cinquièmes de son produit intérieur brut (PIB). Avec 44 accords de libre-échange en vigueur, le pays se positionne comme un *hub* commercial et un acteur clé des chaînes de valeurs globales⁹. Six pays asiatiques figurent parmi les dix principaux partenaires commerciaux du pays : la Chine, la Corée du Sud, le Japon, Taïwan, la Malaisie et l'Inde¹⁰. Comme le Chili, le Mexique fait partie de l'alliance Pacifique¹¹, de la Coopération économique pour l'Asie-Pacifique (APEC) et du Traité de partenariat transpacifique (CPTPP). Grâce au CPTPP, le Mexique a connu une augmentation de 24 % de son activité commerciale avec ses membres.

Le Mexique cherche à renforcer son intégration aux chaînes de valeur indopacifiques et à diversifier ses partenariats, notamment avec l'Inde et l'Asie du Sud-Est. Il vise ainsi à rejoindre l'IPEF, cadre de coopération économique incluant l'Inde, mais dont l'avenir reste incertain face au retour de Trump¹².

Le Mexique dans la rivalité sino-américaine

Principal bénéficiaire de la stratégie américaine de *nearshoring*¹³ dans le contexte de la guerre commerciale sino-américaine, le Mexique se retrouve néanmoins dans une position délicate alors que les tensions entre ces deux grandes puissances s'accroissent.

Premier partenaire commercial de Washington depuis 2023, le Mexique est crucial pour le commerce, la gestion migratoire et la lutte contre le trafic de drogue, notamment le fentanyl, fabriqué à partir de précurseurs chinois.

7. F. González Saiffe, « Mexico and Asia-Pacific: A Strategic Alliance », *Revista Mexicana de Política Exterior*, n° 128, avril 2024, p. 23-39.

8. F. Salas Lotfè et G. Chávez Conejo, « La inserción de México en el ámbito del Indo-Pacífico », *Foreign Affairs Latinoamérica*, juillet 2021, disponible sur : www.revistafal.com.

9. R. Zapata Barradas, « From the Trans-Pacific to the Indo-Pacific: Two Strategic Approaches for Mexican Foreign Trade Policy », *Revista Mexicana de Política Exterior*, n° 128, avril 2024, p. 153-154, disponible sur : www.revistadigital.mx.

10. F. González Saiffe, « Mexico and Asia-Pacific: A Strategic Alliance », *op. cit.*, p. 28.

11. Créée en 2011, l'Alliance Pacifique (Mexique, Pérou, Chili, Colombie) vise à renforcer les échanges avec l'Asie, mais progresse lentement. Les négociations ouvertes en 2017 avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande n'ont pas abouti. La France y participe comme État observateur.

12. R. Zapata Barradas, « From the Trans-Pacific to the Indo-Pacific », *op. cit.*, p. 164.

13. « Le Nearshoring au Mexique », Paris, Direction générale du Trésor, 22 mars 2024, disponible sur : www.tresor.economie.gouv.fr.

Le Mexique représente pour Pékin une porte d'entrée stratégique vers l'Amérique du Nord

La Chine est le deuxième plus grand partenaire commercial du Mexique, après les États-Unis, et le premier en Asie¹⁴. Le Mexique représente pour Pékin une porte d'entrée stratégique vers l'Amérique du Nord, malgré les défis posés par les mesures protectionnistes appliquées par les États-Unis. Entre 2019 et 2021, les investissements directs chinois au Mexique ont triplé, portés par la volonté de Pékin de profiter de l'accord Canada-États-Unis-Mexique (ACEUM), signé en 2018, qui favorise le libre-échange entre ces trois pays. Contrairement aux États-Unis, qui restreignent leurs échanges avec la Chine, le Canada et le Mexique maintiennent des tarifs plus bas et n'imposent pas de contrôle strict des investissements. Cette approche plus souple pourrait permettre à la Chine de contourner les restrictions américaines en renforçant ses échanges avec ces deux partenaires pour accéder au marché américain. Alors que les importations américaines en provenance de Chine chutaient de 25 % au premier semestre 2023, la Chine a intensifié sa présence au Mexique.

En 2023, les entreprises chinoises ont investi 12,6 milliards de dollars au Mexique, avec des projets dans des secteurs stratégiques comme les véhicules électriques, les télécommunications et les infrastructures portuaires. Des entreprises comme BYD, Huawei et China Communications Construction Company (CCCC) sont impliquées dans des projets majeurs, ce qui suscite des préoccupations de sécurité aux États-Unis¹⁵.

À la différence de nombreux autres pays d'Amérique latine, le Mexique a pourtant limité l'influence chinoise sur son territoire, notamment en choisissant de ne pas adhérer aux Nouvelles routes de la soie. Par ailleurs, en août 2023, Mexico a décidé d'augmenter les droits de douane de 25 % sur des produits non couverts par des accords de libre-échange, ciblant les importations chinoises. Ces mesures illustrent l'équilibre délicat de la posture du Mexique, qui cherche à répondre aux pressions des États-Unis face à l'influence économique chinoise, tout en incitant Pékin à envisager un accord de libre-échange¹⁶.

Claudia Sheinbaum, présidente du Mexique depuis octobre 2024, doit aujourd'hui faire face aux menaces du président Trump de taxer à 25 % les produits canadiens et mexicains. L'ACEUM doit en outre être révisé en 2026. Quelques jours avant l'arrivée de Trump au pouvoir, le Mexique et l'UE (son troisième partenaire commercial) ont renforcé leur accord de libre-échange, espérant atténuer les effets du protectionnisme promu par le président américain¹⁷.

14. G. Interesse, « China-Mexico Economic Relations: Trade, Investment, and Opportunities », *China Briefing*, 11 novembre 2024, disponible sur : www.china-briefing.com.

15. C. Pfeiffer et R. C. Berg, « Solving the China Challenge in Mexico », *Foreign Policy*, 24 juillet 2024, disponible sur : www.foreignpolicy.com.

16. J. P. Villasmil et J. Bouchard, « Why Is Mexico Putting Tariffs on Chinese Imports? », *The Diplomat*, 4 janvier 2024, disponible sur : www.thediplomat.com.

17. « Un accord entre l'UE et le Mexique entend renforcer leur relation commerciale après les menaces de Donald Trump », *Le Monde* (avec AFP), 17 janvier 2025.

La question de Clipperton

Le Mexique, l'un des poids lourds du continent latino-américain, est, avec le Brésil, un partenaire privilégié de la France dans cette région. Malgré des proximités politiques, la coopération diplomatique et économique reste bien en deçà de son potentiel¹⁸. Le principal point de tension demeure la souveraineté française sur l'atoll de Clipperton.

Clipperton est un atoll corallien isolé et inhabité, situé dans l'est de l'océan Pacifique, à 4 000 kilomètres (km) des terres françaises les plus proches (Polynésie française). Sous souveraineté française depuis 1858, il a été occupé par le Mexique, son plus proche voisin (950 km) entre 1897 et 1909, jusqu'à ce qu'un arbitrage confirme la primauté de la France en tant que découvreur de cette *terra nullius*. Entre 1966 et 1968, l'armée française y conduit des mesures pour évaluer la propagation des nuages radioactifs liés aux essais nucléaires dans le Pacifique. Par la suite, l'atoll est occasionnellement visité par des missions scientifiques françaises ou internationales¹⁹.

La vaste zone économique exclusive (ZEE) de l'île (435 000 km²), riche en ressources halieutiques – en particulier les thonidés – et en biodiversité marine, en constitue son principal intérêt, mais son isolement rend la surveillance de cette dernière particulièrement difficile. En 2016, une aire marine protégée est créée dans ses eaux territoriales, permettant à la France de rejoindre en 2023 le Corridor marin de conservation du Pacifique tropical est (CMAR) avec le Costa Rica, le Panama, l'Équateur et la Colombie²⁰.

L'exercice de la souveraineté est assuré grâce à l'adoption, en novembre 2013, d'une réglementation établissant un régime payant pour la délivrance de licences de pêche dans la ZEE de Clipperton. La Marine nationale ne peut assurer qu'un passage tous les 18 mois environ sur l'île et la surveillance est essentiellement assurée par les moyens satellitaires²¹.

France et Mexique ont convenu d'un accord en 2007, renouvelé en 2017, qui concède des licences de pêche à titre gracieux dans la ZEE de Clipperton aux pêcheurs mexicains, sous réserve qu'ils déclarent leurs activités et se conforment aux mesures de conservation du thon²². Toutefois, la difficulté à vérifier le respect de ces règles par les pêcheurs mexicains rend la question de l'application de cet

La vaste ZEE de l'île, riche en ressources halieutiques et en biodiversité marine, en constitue son principal intérêt

18. G. Estrada, « "La mano en la mano" ? Les avatars de la relation bilatérale France-Mexique », Fondation Jean Jaures, 26 septembre 2024, disponible sur : www.jean-jaures.org.

19. P. Milhiet, « L'île de la Passion-Clipperton, aux confins géopolitiques de l'Indo-Pacifique français », *The Conversation*, 16 avril 2023, disponible sur : www.theconversation.com.

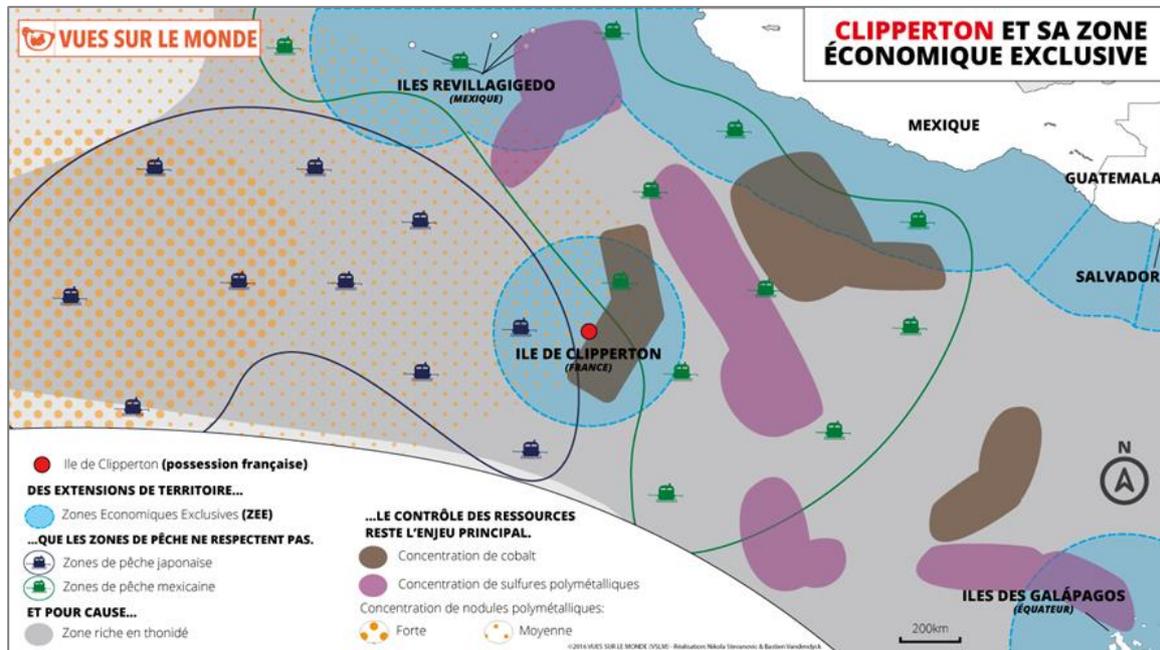
20. « Protection des écosystèmes : la France rejoint le Corridor Marin de Conservation du Pacifique tropical (CMAR), Communiqué de presse », Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Transition écologique, 3 mars 2023, disponible sur : www.ecologie.gouv.fr.

21. « Les outre-mer au cœur de la stratégie maritime nationale », *Rapport d'information*, n° 546 (2021-2022), Paris, Sénat, 24 février 2022, disponible sur : www.senat.fr.

22. « Clipperton, la France des confins du Pacifique », *Brèves Marines*, n° 276, CESM, juin 2023, disponible sur : www.defense.gouv.fr.

accord sensible. Pour affirmer la souveraineté de la France, des parlementaires et experts ont évoqué dès 2016 la mise en place d'une base permanente à caractère scientifique²³.

Clipperton et sa zone économique exclusive



Source : © Vues sur le Monde, 2016.

La Marine nationale a conduit quatre missions de surveillance maritime entre 2011 et 2013, ainsi que des missions de soutien à des expéditions scientifiques en 2013 et 2015²⁴.

Un autre défi majeur de la surveillance des eaux autour de Clipperton concerne le trafic de drogue, impliquant des narcotrafiquants mexicains et colombiens. L'île se situe sur une nouvelle route empruntée par des semi-submersibles transportant de la cocaïne, qui traversent le Pacifique depuis la Colombie et le Mexique jusqu'à l'Australie²⁵.

Enfin, la question de l'exploration des fonds marins dans la zone de Clarion-Clipperton devient de plus en plus pressante. Selon le Centre national de la recherche scientifique (CNRS) et l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER), ces fonds renfermeraient d'importantes réserves de nodules polymétalliques²⁶. La ZEE de Clipperton pourrait être particulièrement riche de ces

23. P. Milhiet, « L'île de la Passion-Clipperton, aux confins géopolitiques de l'Indo-Pacifique français », *The Conversation*, 16 avril 2023, disponible sur : www.theconversation.com ; P. Folliot, « Valoriser l'île de La Passion (Clipperton) par l'implantation d'une station scientifique à caractère international », Rapport remis à Madame George Pau-Langevin, ministre des Outre-mer, février 2016, disponible sur : www.vie-publique.fr ; A. Tchékémian, « Conclusion. Une coopération entre scientifiques et militaires pour une base permanente à Clipperton », in A. Tchékémian, *Clipperton : les restes de la Passion – Regards sur le seul atoll corallien français dans l'océan Pacifique nord-oriental*, 2021, disponible sur : www.shs.cairn.info.

24. Dossier de Presse – Mission de protection de Clipperton, Paris, Ministère de la Défense, 2015, disponible sur : www.archives.defense.gouv.fr.

25. E. Tang, « Des narco-submersibles transportant des tonnes de drogue interceptés dans le Pacifique », France TV Info La Première, 29 novembre 2024, disponible sur : www.la1ere.francetvinfo.fr.

26. « Abysses : la dernière frontière ? », *Rapport d'information*, n° 724 (2021-2022), Paris, Sénat, 21 juin 2022, disponible sur : www.senat.fr.

matériaux. Pour le moment, les campagnes d'exploration menées depuis 2004 sous contrat avec l'Autorité internationale des fonds marins (AIFM) n'ont été menées que dans les eaux internationales²⁷.

Panama : assurer la sécurisation du canal

La pérennité de l'usage du canal de Panama et ses alternatives

Le canal de Panama, saturé dès 2004, a bénéficié de travaux d'agrandissement achevés en 2016. Il assure aujourd'hui près de 5 % du trafic maritime mondial, principalement entre l'Asie de l'Est, notamment la Chine, et le marché nord-américain. Cependant, le canal fait face à manque chronique d'eau douce, aggravé par le réchauffement climatique et le phénomène El Niño²⁸. C'est le principal défi pour l'Autorité du canal de Panama (ACP), le passage d'un seul navire engendrant un rejet de 200 000-250 000 mètres cubes d'eau en mer. En réponse, l'ACP a réduit le trafic à 25 navires par jour dès novembre 2023, puis à 20 en février 2024 (contre 39 habituellement), engendrant des temps d'attente accrus et des surtaxes pour les armateurs.

Des projets de corridors interocéaniques qui visent à faire des pays d'Amérique centrale une plateforme multimodale clé pour le transport de marchandises permettraient en principe de soulager le trafic du canal de Panama²⁹. Toutefois, même les projets les plus prometteurs comme le corridor ferroviaire traversant le Mexique et le creusement de canal au Nicaragua seraient en réalité peu compétitifs.

Le projet de canal du Nicaragua reste lettre morte. En 2013, un partenariat avec le consortium chinois HKND obtenait une concession pour ce chantier titanesque de 50 milliards de dollars, trois fois le PIB du pays. Plus long que le canal de Panama, avec un temps de transit estimé à 30 heures, contre environ 10 heures pour ce dernier, le projet suscitait d'emblée des inquiétudes : expropriations, impacts environnementaux et risques naturels. Malgré son intérêt stratégique pour la Chine, il s'est arrêté en 2015 après la faillite de l'investisseur Wang Jing et semble aujourd'hui abandonné³⁰.

Le Corridor interocéanique de l'isthme de Tehuantepec (CIIT)³¹ au Mexique a quant à lui été inauguré par le président Andrés Manuel López Obrador en décembre 2023. Cette ligne de chemin de fer forme la colonne vertébrale d'un grand plan de développement qui prévoit l'installation de plus d'un millier d'usines dans des zones économiques spéciales

27. C. Lanzi, « Quatorze tonnes de nodules polymétalliques prélevés à 4 380 mètres de fond », *Le Marin*, 12 octobre 2022, disponible sur : www.lemarin.ouest-france.fr.

28. C. Valero, « Les canaux et corridors en Amérique centrale », *Note de Synthèse*, n° 257, Institut Supérieur d'Économie Maritime (ISEMAR), janvier 2024.

29. L. Medina, « Les projets de corridors interocéaniques en Amérique centrale », *ÉchoGéo*, n° 49, 2019, p. 1-2, disponible sur : www.journals.openedition.org.

30. « Les canaux et corridors en Amérique centrale », *op. cit.*

31. « Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec », Gouvernement du Mexique, disponible sur : www.gob.mx.

le long des rails, suscitant là aussi de vives critiques quant à l'impact social et environnemental.

Ce corridor promet de réduire de cinq jours le temps de transit entre ces deux océans par rapport au passage par le canal de Panama et offre une proximité avec la côte est des États-Unis. Cette ligne ferroviaire pourrait constituer un complément au canal de Panama, sans toutefois s'y substituer. Elle poserait en outre certaines contraintes pour les armateurs qui devraient trouver des solutions de transbordements mer-terre-mer³².

La Commission centraméricaine des transports maritimes estime qu'un « canal transocéanique sec » n'est viable que si le transit s'effectue en moins de 10 heures. Le canal de Panama conserve donc un avantage notable grâce à son coût et à la simplicité de son transit³³. Enfin la route du nord-est passant par l'Arctique et ouverte par le réchauffement climatique pourrait à terme constituer une alternative plus viable.

Panama, entre Chine et États-Unis

Les vociférations du président américain Trump début 2025, dénonçant l'influence croissante de la Chine et appelant à reprendre le contrôle du canal, rétrocedé au Panama en 1999, ont révélé les tensions sur cet axe stratégique.

Les États-Unis sont le principal utilisateur du canal, avec 72 % des transits à destination ou en provenance de ses ports. Dans le même temps, une grande partie des exportations chinoises passent aussi par cette voie et des acteurs chinois ont largement investi dans les infrastructures du Panama. L'entreprise hongkongaise Hutchinson Ports opère ainsi depuis 1997 les deux terminaux portuaires (Cristobal et Balboa) situés respectivement aux extrémités atlantique et pacifique du canal. Son contrat d'exploitation a été reconduit en 2021 pour 25 ans. La zone franche de Colón, côté atlantique, abrite désormais le siège régional de 18 entreprises chinoises³⁴. La construction d'un quatrième pont au-dessus du canal, un projet de 1,3 milliard de dollars mené par un consortium chinois, témoigne de l'engagement de Pékin à renforcer sa présence dans la région³⁵.

L'expansion de l'influence chinoise au Panama est à la mesure du désengagement américain après la rétrocession du canal, alors que les besoins de financements dans les

L'expansion de l'influence chinoise au Panama est à la mesure du désengagement américain après la rétrocession du canal

32. « Mexique : le président a inauguré le train interocéanique, un projet controversé », RFI, 23 novembre 2023, disponible sur : www.rfi.fr.

33. C. Valero, « Les canaux et corridors en Amérique centrale », *op. cit.*

34. S. Nichols, « Panama: China's Strategic Hub », *Dialogos Americas*, 29 mars 2024, disponible sur : www.dialogo-americas.com.

35. « Panama's Diplomatic Endeavor – Managing Chinese Influence », The European Institute for International Relations, 2 mai 2024, disponible sur : www.eiir.eu.

infrastructures persistaient³⁶. Ainsi, l'expansion des écluses du canal, inaugurée en 2016, a été réalisée par un consortium européen, et un navire de COSCO fut le premier à les emprunter. En juin 2017, le Panama rompt ses relations diplomatiques avec Taïwan pour établir des liens officiels avec Pékin et devient le premier pays d'Amérique latine à rejoindre les Nouvelles routes de la soie.

Le contrôle croissant des entreprises chinoises sur la gestion des ports et des zones franches soulève des préoccupations de sécurité aux États-Unis³⁷. Le secrétaire d'État américain Marco Rubio qui s'est rendu au Panama pour son premier déplacement en février 2025, l'a rappelé avec force. Le président panaméen José Raul Mulino a réaffirmé la souveraineté du Panama tout en annonçant l'audit des ports chinois par son gouvernement. Il a également précisé que le protocole d'accord sur les Routes de la soie ne serait pas renouvelé et rappelé le rejet, en 2018, de la demande chinoise pour construire une ambassade à l'entrée du canal³⁸.

Un accès clé des Caraïbes au Pacifique

Le canal de Panama ne représente qu'une petite part du trafic commercial français. Pour autant, des perturbations dans son fonctionnement pourraient affecter les intérêts français, notamment ceux des territoires ultramarins des Caraïbes et du Pacifique ayant des incidences sur leurs approvisionnements, et pouvant raviver l'inflation et les tensions sociales³⁹. Le canal de Panama est également important pour les forces navales françaises stationnées aux Antilles et dans le Pacifique. C'est ainsi qu'en 2023, la frégate de surveillance *Germinal*, basée à Fort-de-France, l'a emprunté pour une mission de souveraineté sur l'atoll de Clipperton. Par ailleurs, la mission Jeanne d'Arc a transité par le canal de Panama en 2023 et 2024 montrant l'importance stratégique du canal⁴⁰.

Les Forces armées aux Antilles (FAA) participent par ailleurs régulièrement à l'exercice Panamax organisé par les États-Unis et le Panama depuis 2003 et qui vise à développer l'interopérabilité des forces américaines et celles de ses alliés et partenaires pour assurer la sécurité du canal. Le Panama cherchant à renforcer ses capacités de surveillance et d'intervention maritime, il a rejoint en 2024 la communauté IORIS offrant l'accès à une plateforme avancée de partage d'informations développée par l'UE dans le cadre du programme Crimario⁴¹.

36. A. Sanders et R. C. Berg, « Panama: From Zoned Out to Strategic Opportunity », *CSIS Commentary*, Center for Strategic International Studies, 16 janvier 2025, disponible sur : www.csis.org.

37. L. Friedman, « Why Does Trump Want the Panama Canal? Here's What to Know », *New York Times*, 8 janvier 2025, disponible sur : www.nytimes.com.

38. G. Pourtier, « Le Panama donne des gages aux États-Unis en s'éloignant des "routes de la soie" chinoises », *Le Monde*, 3 février 2025.

39. L. Giacobbi, « Le canal de Panama : difficultés, enjeux et perspectives », *Note de prospective*, SciencesPo, 31 août 2024, p. 13, disponible sur : www.sciencespo.fr.

40. *Ibid.*

41. « The Panama National Aeronaval Service Joins the IORIS Community », *Crimario*, 1^{er} octobre 2024, disponible sur : www.crimario.eu.

Conclusion

Le Mexique et le Panama occupent une position stratégique au carrefour des rivalités sino-américaines et des grands enjeux géoéconomiques mondiaux. Pour la France, cette région représente un accès important à l'Indo-Pacifique.

La présidence Trump a replacé sur le devant de la scène ces deux pays, qui se retrouvent au cœur des nouvelles ambitions impériales de Washington. Cette dynamique ne fera qu'accroître la pression sur ces États, les poussant à rechercher des partenariats alternatifs, notamment avec l'UE.

Les intérêts français, qu'il s'agisse de la souveraineté sur l'atoll de Clipperton, de la gestion des ressources maritimes ou de la sécurisation de la route commerciale du canal de Panama, soulignent l'importance d'intégrer pleinement ces pays dans une réflexion stratégique globale. Dans le contexte actuel, l'UE et la France, en tant qu'acteurs commerciaux de premier plan et fervents défenseurs du multilatéralisme, du libre-échange et d'un ordre international fondé sur le droit, apparaissent comme des partenaires stratégiques pour le Mexique et le Panama. Un engagement accru est d'autant plus essentiel pour contrebalancer à la fois l'influence chinoise et la diplomatie transactionnelle de Washington.

Céline Pajon est chercheuse chargée des activités Japon et Indo-Pacifique au Centre Asie de l'Ifri. Elle suit les évolutions de la politique étrangère et de défense japonaise et couvre les relations internationales et la géostratégie dans la région Indo-Pacifique.

Comment citer cette publication :

Céline Pajon, « Le Mexique et le Panama dans la dynamique Indo-Pacifique. Quels enjeux pour la France ? », *Briefing de l'Ifri*, Ifri, 6 février 2025.

ISBN : 979-10-373-0989-1

Les opinions exprimées dans ce texte relèvent de la seule responsabilité de l'auteur.

Tous droits réservés, Ifri, 2025

Couverture : Vue sur le canal du Panama © Shutterstock.com



27 rue de la Procession
75740 Paris cedex 15 – France

lfri.org

