



Panama *un canal* *entre deux Amériques*

L'exposition présentée actuellement par le Centre international de la mer à la Corderie royale de Rochefort relate l'épopée de la construction de cet ouvrage

Par **Mireille Tabare**

« **L**e rêve d'un canal reliant Atlantique et Pacifique, qui traverserait le continent américain, est aussi ancien que la découverte du Pacifique elle-même, explique Michaël Liborio, commissaire de l'exposition. Il remonte au tout début du *xvi^e* siècle. A l'époque, déjà, Charles Quint avait commandé une étude sur les possibilités de réaliser une jonction entre les deux océans. »

Il faudra attendre le début du *xix^e* siècle et les explorations de Humboldt et Bonpland en Amérique du Sud et en Amérique centrale pour que des projets commencent à prendre forme. Humboldt lui-même, dans son

Atlas, propose différentes possibilités de passage à travers l'Amérique centrale. Sur la base de ces reconnaissances topographiques, de nombreux Etats se lancent dans des études plus poussées. «*Pour le commerce maritime, l'enjeu est de taille, en premier lieu pour les Américains : la construction d'un tel canal permettrait d'éviter des contournements longs, dangereux et coûteux par le cap Horn ou le détroit de Magellan.*»

Au milieu du *xix^e* siècle, on dénombre au moins dix projets, couvrant les zones allant du golfe du Mexique au sud du Panama. Ces projets se concrétisent dans la deuxième moitié du *xix^e* siècle avec la recherche de différents tracés possibles. Ainsi, Lucien Napoléon Bonaparte Wyse et Armand Reclus, officiers de marine, organisent, entre 1876 et 1878, deux grandes expéditions et explorent, dans des conditions particulièrement difficiles, la zone Sud Panama pour choisir un tracé définitif. A défaut d'un tracé idéal, ils proposent d'emprunter celui de la voie de chemin de fer

**Ecluse de Gatun.
Photo Autorité du
canal de Panama.**

construite par les Américains vers 1850 entre les villes de Panama et Colon. En 1879, se tient, à la Société de Géographie de Paris, le Congrès international d'études du canal transocéanique. «*Tous les experts mondiaux sont réunis pour étudier les différentes propositions de tracés. Deux projets restent en lice : celui de Panama, présenté par Wyse et Reclus, et un autre, au travers du Nicaragua, soutenu par les Américains. C'est finalement le premier qui l'emporte, avec une condition, imposée par Ferdinand de Lesseps (président du congrès et héros du canal de Suez), celle d'un canal à niveau, sans écluses.*»

ECHEC DU CHANTIER FRANÇAIS

Pour mener à bien le projet, Ferdinand de Lesseps crée la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama, une compagnie à fonds privés. Le chantier démarre en 1881. Rapidement, des difficultés se font jour. Les Européens supportent mal ce climat tropical, et sont victimes du palud et de la fièvre jaune. Les ouvriers (ils seront jusqu'à 15 000) aussi bien que les ingénieurs et leurs familles tombent comme des mouches. En même temps, les problèmes techniques s'accumulent. Pour réaliser un canal à niveau, il faut creuser la montagne sur une profondeur d'environ 100 mètres, ce qui représente des millions de mètres cubes de matériau à excaver. Les devis explosent. «*Les problèmes cumulés – éboulements de la montagne, pluies diluviennes, fièvre jaune, difficultés à recruter de la main d'œuvre, manque de financements – aboutiront, en 1889, à la liquidation de la Compagnie. C'est un véritable fiasco, et un désastre pour les petits actionnaires, qui porteront plainte. Le procès de la Compagnie s'ouvrira en 1892, sur fond de scandale politique et financier.*»

LE CANAL INAUGURÉ EN 1914

Les Américains reprennent le flambeau en 1903. Ils rachètent la Compagnie, et obtiennent de la toute nouvelle République de Panama (jusqu'à cette époque province de la Colombie) la concession d'une zone pour le creusement et l'exploitation du canal. Les travaux redémarrent en 1904. «*Tirant les leçons de l'expérience française, profitant aussi des équipements de la Compagnie et des travaux déjà réalisés, les Américains vont mettre au point des techniques d'excavation beaucoup plus efficaces et plus modernes. Ils entreprennent également d'éradiquer la fièvre jaune sur toute la zone par des traitements contre les moustiques. Et surtout, ils optent pour la solution d'un canal à écluses (une option déjà présentée en 1879 au Congrès international), qui va permettre d'élever le niveau du canal à 26 mètres au-dessus du niveau de la mer, et donc de limiter le creusement.*» Un chantier titanesque ! Elever le ni-

veau à 26 mètres nécessite un système de trois sas d'écluses. Chaque sas correspond à un ouvrage en béton armé de 33 mètres de large et de plus de 300 mètres de long. Le canal est inauguré en 1914. Il s'étend sur près de 80 km de long de la côte Pacifique à l'Atlantique. Les navires mettent environ dix heures pour passer d'une rade à l'autre. Il faudra, par ailleurs, attendre l'an 2000 pour que le canal soit rétrocédé par les Etats-Unis au Panama. Aujourd'hui, c'est une zone neutre, accessible à toutes les nations.

«*Le percement du canal de Panama a largement contribué à l'explosion du commerce maritime international. Une explosion qui se poursuit encore aujourd'hui, au point que le canal arrive à saturation, avec environ 40 navires par jour. De plus, le gabarit des bateaux a lui aussi explosé. Les porte-conteneurs d'aujourd'hui, dont certains atteignent 50 mètres de large et 400 mètres de long – les "post-Panamax" –, ne peuvent emprunter le canal.*» Pour faire face à ces nouveaux défis, vitaux notamment pour l'économie américaine, les Panaméens ont entrepris en 2007 de construire de nouveaux jeux d'écluses plus larges et plus longs, d'élargir et d'approfondir le canal au niveau du tirant d'eau, modifications qui devraient permettre, à l'horizon 2014, l'accès au canal des post-Panamax. ■

Exposition
jusqu'au 4 janvier
2009. Tél. 05 46
87 01 90. Site :
www.corderieroyale.com



UNE IDÉE DE CHAMPLAIN

Samuel Champlain a, l'un des premiers, exprimé l'idée de percer l'isthme de Panama. «*En ce lieu de Panama, écrivait-il, en 1599, s'assemble tout l'or et l'argent qui vient du Pérou, où l'on les charge et toutes les autres richesses, sur une petite rivière qui vient des montagnes, et qui descend à Portouella, laquelle est à quatre lieues de Panama, dont il faut porter l'or, l'argent et autres marchandises sur mulets ; et estant embarqués sur ladite rivière, il y a encore dix-huit lieues*

jusqu'à Portouella. L'on peut juger que si ces quatre lieues de terre qu'il y a de Panama à ceste rivière, estoient coupées, l'on pourroit venir de la mer du su en celle de ça, et par ainsy l'on accourciroit le chemin de plus de quinze cents lieues ; et depuis Panama jusques au destroit de Magellan, ce seroit une isle, et de Panama jusques aux terres naufes une autre isle, de sorte que toute l'Amérique seroit en deux isles.» (Louis Figuier, *Les Nouvelles Conquêtes de la science*, p. 319)