

Panama : l'histoire d'un canal

M. PIROTON

Publié dans : "Le bulletin de l'A.I.Lg" n° 10, pp 3-6, 1989

PANAMA: L'HISTOIRE D'UN CANAL

L'actualité du Panama, constituée de luttes sanglantes entre partisans et opposants du général Noriégua, d'élections bafouées et de non-reconnaissance du nouveau gouvernement par les Américains, ne constitue, dans la genèse de cette bande de terre couchée entre deux océans, qu'une nouvelle péripétie.

Elle s'ajoute à l'histoire d'un isthme convoité de tout temps pour sa position géographique, barrière inexorable contre laquelle venaient se heurter les navigateurs qui, au XIX^e siècle, auraient entrepris un tour du monde.

Curieux destin que celui de ce pays, coupé en deux certes par la politique mais surtout par un canal qui a contribué largement à son indépendance, qui lui apporte des ressources et assure, par sa liaison interocéaniques, une longue prospérité future.

Quelques traits de géographie

La région des isthmes américains s'étend de l'Amérique du Nord à l'Amérique du Sud sur une longueur de 2.000 kilomètres et sur une largeur moyenne de 300 kilomètres. De larges communications existaient aux temps tertiaires entre les deux océans, comblées ensuite par un soulèvement général de la partie centrale de l'Amérique.

A travers ce bourrelet peu élevé, entaillé de cassures transversales, cinq emplacements paraissent à l'origine envisageables pour la construction d'un canal mais la longueur dissuasive du tracé ou l'altitude excessive de la crête dégageaient rapidement deux routes plus intéressantes: la première à la frontière du Nicaragua et du Costa Rica actuels, l'autre à travers l'isthme de Panama.

Avant d'aborder les circonstances historiques qui ont présidé à la construction d'un canal et au choix de son tracé, on peut citer pour ces deux voies quelques facteurs géographiques qui expliquent en partie la tragédie que connurent les Français dans leur entreprise.

La voie envisagée au Nicaragua suit un axe Est-Ouest, partant de l'Atlantique par le fleuve San-Juan. A 130 kilomètres à vol d'oiseau de son embouchure se trouve le lac Nicaragua dont la rive occidentale est séparée du Pacifique par une petite chaîne de 20 kilomètres de large.

La voie du Panama, d'axe Nord-Sud, profite d'une dépression constituée par les vallées du Rio-Chagres et du Rio-Grande qui communiquent par le col de la Culebra (cote 102 m).

Les deux régions sont largement arrosées par les alizés qui se résolvent en pluie surtout sur



le côté Atlantique. Elles subissent une hauteur de marée de 5 mètres côté pacifique, négligeable dans la mer fermée des Caraïbes : ce sont leurs seuls points communs.

- Tandis que les averses abondantes de la saison des pluies (3 mètres d'eau par an au Panama) sont stockées naturellement dans le lac Nicaragua en évitant ainsi un régime torrentiel pour le San-Juan, elles créent des crues impressionnantes et soudaines dans le Rio-Chagres, capables de détruire tout ouvrage d'art entrepris dans sa vallée.

- Alors que les pluies pénètrent assez vite dans le sol au Nicaragua, conférant à la région du lac un climat salubre, la chaleur humide et déprimante des marécages du Rio-Chagres attire quantité d'insectes, empêche le sommeil et rend cette zone insalubre.

- Tandis que le sol de la région du lac Nicaragua est constitué principalement de calcaires tendres, le sol proche du Rio-Chagres tient plus du cauchemar d'un géologue : Marnes et argiles altérables, couches d'alluvions alternant avec des dépôts de lave d'une très grande dureté, le tout disposé en lits inclinés rendant le glissement possible.

- Enfin, le Nicaragua se trouve au centre d'une zone de grande volcanité et sismicité, tandis que le Panama échappe à ces phénomènes dont on peut craindre l'action sur des ouvrages comme les barrages et écluses.

Ces considérations montrent à l'évidence que le Nicaragua n'était pas exempt d'intérêt et que la préférence pour Panama s'explique d'avantage par les « hasards de l'histoire ».

Un peu d'histoire

Les raisons de construire un canal ont constamment évolué au cours du temps : déjà Balboa en 1513, contemplant l'océan Pacifique après sa traversée de l'isthme, dut regretter de ne pouvoir prendre son bateau pour la route des épices et du Pérou, le pays de l'or.

La recherche d'une voie, menée avec frénésie par l'Espagne, fut vaine cependant que la colonisation des côtes sud-Américaines, disposant par l'esclavage de porteurs en grand nombre, intensifiait le commerce d'une rive à l'autre par la malsaine et dangereuse route de Panama. La découverte du Cap Horn, les pirates et les maladies dans les ports espagnols contribuèrent à la décadence de cette route. Elle précéda l'affaiblissement politique de l'Espagne qui mena au détachement du Panama et à son adhésion volontaire à l'union Colombienne.

A partir de cette époque, des concessions furent accordées pour des voies ferrées et des canaux sans effet jusqu'en 1848, date de construction par des Américains du chemin de fer panaméen. Cette réalisation, rendue difficile par les glissements de terrain, fut rentabilisée par la fréquentation des chercheurs d'or qui n'osaient pas traverser l'Arizona pour se rendre en Californie. Ce fut donc le rush de l'or qui rendit à Panama toute son importance et intensifia les explorations étrangères pour un site propice à l'élaboration d'un canal.

Le canal de Suez s'achevait, succès éclatant pour son auteur Ferdinand de Lesseps qui rassembla en 1879, après simple relevé topographique des sites possibles, « le Congrès international d'études du canal interocéanique » pour statuer sur le projet à réaliser en Amérique. En 1880, de Lesseps créa la « Compagnie universelle du canal transocéanique » pour exploiter les droits octroyés par la Colombie alors souveraine sur Panama. Le premier coup de pioche fut donné en 1881 et la faillite de la société fut proclamée en 1888, suivie d'un scandale politico-financier retentissant.

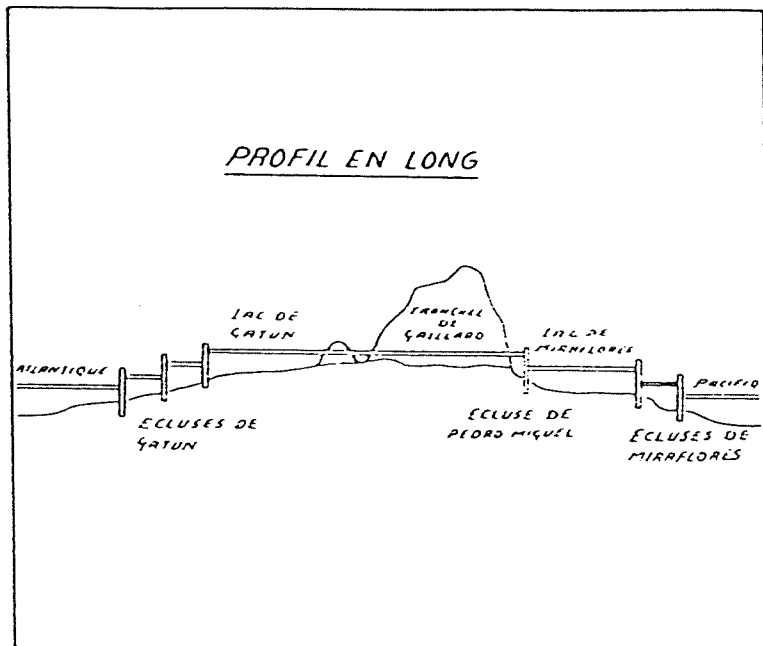
Voici en quelques mots comment on en arriva là :

Du Congrès, on peut dire simplement qu'il fut manipulé par l'éloquence verbale du diplomate-ingénieur-financier de Lesseps qui exigeait un canal sans écluse et le fit voter contre l'avis de spécialistes américains et français. Parmi eux se trouva Eifel et surtout de Lépinay, précurseur génial dont le projet à barrages et écluses est presque similaire à celui réalisé finalement par les Américains.

Le chantier panaméen, choisi entres autres pour sa proximité à une voie ferrée, débuta sur base d'études très sommaires, et tout éclaircissement postérieur infirmant les thèses initiales fut délibérément ignoré. Le coût financier fut sciemment faussé en sous-estimant les cubages de déblais pour le passage de la crête de partage, la Culebra. Enfin, sans y avoir jamais séjourné avant les travaux, de Lesseps présentait le climat comme paradisiaque, paradis où, hélas, entre dix et vingt mille ouvriers trouvèrent la mort dans des conditions d'hygiène catastrophiques !

C'est techniquement parlant le massif de la Culebra qui porta le coup de grâce à l'entreprise, surnommé encore aujourd'hui « Contractor's Hill ». La description géologique qu'on a donnée permet d'expliquer qu'à chaque mètre vertical creusé on devait craindre un comblement par glissements.

Lorsque de Lesseps reconnut enfin que la solution à écluses était seule réalisable, l'argent



construction du barrage de Madden qui assure un contrôle accru des crues, régularise mieux les niveaux et produit de l'énergie.

- Il a permis, par la surélévation du niveau, de limiter le creusement dans la crête de partage. La pente des talus, de 28/4 par endroits, fait mieux comprendre la complexité de l'entreprise ! Par ailleurs, des glissements profonds ont encore produit des remontées de la cuvette après l'ouverture qui nécessitent des dragages continus.

- Il contribue au confort de navigation des bateaux par ses larges dimensions.

s'achèvera à la fin du siècle.

Ce sera un tournant décisif tant pour les cinquante mille Américains résidents que pour ce pays riche aux gens pauvres.

Les dirigeants américains sentent leur échapper le pouvoir avec Noriega dont ils ont volontairement ignoré le trafic de drogue pendant des années.

Nul doute qu'en pensant au dernier traité ratifié en 1977, certains d'entre eux ne revoient cet épisode de l'u.s.s. « Orégon ».

Il faut enfin signaler que le découplage des écluses côté Pacifique est dû aux résultats insatisfaisants des campagnes géotechniques menées alors et que le projet de rassemblement de ces écluses, bien que réalisable par après, n'a jamais été exécuté.

L'avenir

Du traité de 1903 signé par le président Roosevelt, il ne reste plus grand chose : la révision des accords au cours des ans a vu se réduire la bande de terre octroyée aux Américains et le droit de propriété, éternel au départ,

M. PIROTON
Aspirant F.N.R.S.
(U.Lg. 1986)