





Le 1er septembre 1513, le conquistador Balboa quitte le rivage de l'Atlantique et, à la tête d'une petite troupe, s'enfonce plein sud dans l'inextricable et menaçante forêt tropicale. Trois semaines plus tard paraît à travers les arbres une grande étendue d'eau. Les soldats se précipitent, boivent et grimacent. Le goût de sel indique

qu'une autre mer vient d'être découverte. C'est Magellan, sept ans plus tard, qui la baptisera "pacifique".

Durant près de quatre siècles, cette traversée de l'isthme, le trajet le plus court pour passer d'un océan à l'autre,

sera empruntée par les caravanes de chevaux et de mules transportant vers l'Espagne, vía Cuba et La Havane, l'or et l'argent arrachés aux pays andins, Colombie, Bolivie, Pérou...

La légende veut que l'idée d'un canal vienne de Charles Quint. Le français Ferdinand de Lesseps, le "vainqueur de Suez", commencera le chantier plus de trois siècles plus tard, en 1880. Après de multiples épisodes, faillites et scandales, les États-unis reprennent le flambeau et s'installent. Le 15 août 1914, le vapeur Ancon ouvre la voie. Plus de 26 000 ouvriers périront, principalement de maladies (malaria et fièvre jaune), dans le chantier

géant. Icí et là, quelques cimetières tout en sobriété rappellent à notre bon souvenir le sacrifice d'Américains, de Français de métropole ou des Antilles, tout comme des Polonais ou des Italiens, sans oublier de nombreux Panaméens. Il faudra attendre le 31

décembre 1999 pour que le canal revienne au Panama en pleine souveraineté.

Les ingénieurs français croyaient aller au plus simple en creusant une tranchée d'une mer à l'autre. Mais il fallait franchir la petite cordillère centrale. Un autre plan fut vite choisi : retenir



par un barrage les eaux de diverses rivières, dont la Chagrès. Un lac est ainsi créé, 26 mètres au-dessus du niveau de la mer. Il suffira d'y monter les bateaux. Pour les redescendre, une fois atteinte l'autre extrémité du lac. Et voilà pourquoi le canal de Panama est d'abord, contrairement à ce qu'on pense, un système d'écluses qui sont autant d'ascenseurs.



Maison des écluses de Miraflores, côté Pacifique

Et maintenant quelques chiffres.

5% du commerce mondial (hors pétrole) passent par le canal, pour une raison toute simple: il réduit et sécurise les parcours. Un exemple? 22 000 kilomètres séparent San Francisco de New York en passant par le cap Horn. En coupant par le Panama, les armateurs économisent pas moins de 9 000 kilomètres... Et tous les frais correspondants. Encore doivent ils s'acquitter du péage: entre 120 000 et 400 000 dollars, par passage, selon le tonnage, la valeur et la dangerosité de la cargaison. Dans quelques années, avec les travaux en cours et le passage de navires plus conséquents en taille et en nombre de boîtes transportées, certains passages seront acquittés pour la somme de 1 million de dollars. Dès lors, pas de difficulté pour mobiliser les financements nécessaires pour les travaux d'agrandissement, dont le coût total atteint déjà 5,25 milliards de dollars et pour lesquels un prêt de 2 milliards a été octroyé, remboursable sur 8 ans.

En effet, le chiffre d'affaires du canal dépasse annuellement les trois milliards de dollars, dont un milliard revient au budget de l'Etat. Mais il faut y ajouter toutes les activités logistiques complémentaires. L'ensemble dépasse le tiers du PIB national.

On comprend donc que les autorités prennent soin de leur canal et se lancent dans des chantiers immenses pour en accroître l'efficacité et l'attractivité. Un plan majeur de développement a commencé dès 2007, avec l'espoir de l'achever en 2025. Il s'agit de rien moins que doubler la capacité du canal et de permettre aux navires de la nouvelle génération de l'emprunter. Ces petites bêtes, qualifiées de "post panamax" ou "néo panamax" pourront mesurer jusqu'à 386 mètres de long, 49 mètres de large, pour un tirant d'eau de 15m et transporter plus de 13500 boîtes (containers équivalents vingt pieds). Que l'on se rassure, du côté du canal de Suez, les autorités ont aussi leurs projets... pour éviter que les "suezmax" ne marquent le pas sur les "postpanamax". Sí tout va bien, dès 2017, aux meilleures journées, 55 navires devraient emprunter ce chenal de 80 kilomètres entre les deux océans. contre 38 aujourd'hui.

Pour atteindre cette ambition, on construit, du côté Caraïbe comme du côté Pacifique, une troisième ligne d'écluses, plus vastes, plus économes en eau douce (gain de 60%) et permettant de mieux minimiser le risque d'intrusion d'eau salée dans le lac Gatún. Tout en tenant compte de l'élévation du niveau de la mer. A ce jour, 93% des travaux sont réalisés, et on a déjà utilisé 90 millions de mètre cube de ciment. Et le gigantisme ne s'arrête pas là:

les portes d'écluses sont tellement conséquentes, qu'elles n'ont pas pu emprunter les bateaux qui sillonnent le canal. Déchargées d'un côté de celui-ci, la moitié a traversé le pays grâce à la grue autopropulsée flottante "Titan".

Drôle de destin que celui de cette rescapée, construite par les Allemands durant la seconde guerre mondiale et donnée par les Américains aux exploitants de cette voie de navigation.

C'est pour apporter son concours à ces travaux pharaoniques que la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) a été appelée. Les Panaméens connaissaient son expérience en matière d'hydraulique et navigation fluviale.









Le savoir-faire de l'ingénierie CNR s'est manifesté dans la modélisation des nouvelles écluses

Ce matin, l'Autorité du Canal de Panama (ACP) nous a donné rendez-vous sur un ponton juste après l'écluse de Pedro Miguel. Une vedette rapide doit nous conduire jusqu'à l'Atlantique, soixante-dix kilomètres plus au Nord.

Au-dessus de nos têtes le pont du Centenaire est salué avec la révérence qui convient. Et nous nous engageons dans la partie la plus étroite du canal, une entaille creusée dans la pierre de la cordillère. L'espace est mince : il faut se glisser entre les berges (à pic) et les bateaux croisés en chemin. Leurs coques s'élèvent haut vers le ciel, comme des murailles de fer. L'eau est boueuse, couleur marron clair. C'est la faute aux ruissellements des pluies et aux opérations de dragage pour élargir le chenal. La rive bientôt s'échancre: c'est l'embouchure de la rivière Chagrès. Laquelle, ne nous y trompons pas, mérite le respect : c'est la seule au monde qui, alimentant le canal, rejoint deux océans. Nous lui pardonnerons de ne pas nous avoir pas montré, ce jour-là, de crocodile. Peu après, l'eau devient bleue. Nous sommes entrés dans le Gatún, le lac artificiel le plus



grand du monde. Qui se souvient encore que cette immense étendue n'est pas naturelle? On dirait l'Amazone, au plus haut de ses marées. On dirait la baie d'Along, sans l'imposant relief des concrétions calcaires. Un déluge arrivé on ne sait quand n'a laissé surnager que quelques centaines d'îles. Morceaux de jungle survolés par des milliers et des milliers d'oiseaux. Et dans cet univers du début des âges, passent les

plus grands bateaux chargés de boîtes marquées Maersk, China Shipping, CGM, Hanjin, Cosco. Voici de nouveau des dragues, plus grosses encore que les précédentes. Elles vomissent une boue noirâtre. L'eau ne sera pas restée longtemps tranquille.

À intervalles réguliers, de sourdes explosions traversent l'air. Dynamite ou tonnerre?

La première hypothèse est possible. Nous approchons de la sortie vers l'Atlantique et les travaux d'extension battent leur plein.

Mais ce pourrait être aussi la foudre. Fréquents sont les orages dans ce pays, le cinquième du monde pour la quantité de ses précipitations. Ces fracas rappellent l'intime solidarité du canal avec la pluie. Pas de pluie, assèchement du lac Gatún. Donc fermeture du canal.



D'où l'inquiétude des autorités face aux dérèglements climatiques. Depuis la nuit des temps, un phénomène appelé El Niño revient régulièrement entraînant ici des déluges et là des sécheresses. Depuis quelques décennies, El Niño aurait tendance à se faire plus fréquent. Pour l'instant, le Panama n'est pas affecté. En décembre 2010, c'est l'inverse qui s'est produit: les pluies centennales ont trop rempli le réservoir! Il a fallu évacuer ce trop-plein! Mais la menace demeure. Plus pressante (pour l'instant) que celle de l'éventuelle concurrence d'un autre canal centre-américain, un peu plus au Nord. Depuis quelques années, un consortium chinois investit des sommes énormes pour construire au Nicaragua un autre chemin pour les bateaux. Il devrait relier les nombreux lacs volcaniques qui trouent le sol du pays.

Les Panaméens savent profiter de cette situation stratégique à l'extrême centre du cordon unissant les deux Amériques, à l'endroit où le moins de terre sépare deux océans. Les habitants de ce territoire béni par les divinités du commerce ne se sont pas contentés de leur canal.



Ils ont développé toutes les activités facilitant les échanges entre les hommes: télécommunications, transport aérien, services financiers. Et ils ont accueilli tous ceux qui, pour une raison ou une autre, cherchaient un refuge. Contre des instabilités politiques (Vénézuéliens), contre des tracasseries administratives (non-américains de Miami après le 11 septembre, trafiquants cherchant le moyen de blanchir certains revenus de trouble origine sans avoir à redouter des enquêtes trop sourcilleuses), contre des fiscalités trop fortes (tout le monde, particuliers et entreprises: ces dernières sont plus de 300 000 à avoir choisi d'établir à Panama City leur siège social).

La géographie est l'or du Panama

On pourrait croire que dans l'univers numérique, l'espace réel n'importe pas, que tout un chacun peut se proclamer de partout centre du monde. Et bien c'est faux. Regardez Singapour, Hong Kong ou Vancouver. Certes ces villes ont tissé des réseaux jusqu'aux quatre coins de la planète. Mais leur importance vient d'abord de leur localisation, cadeau de la bonne fée géographie. Laquelle peut être si cruelle parfois, lorsqu'elle a fait cadeau, à un peuple, d'un pays enclavé ou privé d'eau.



