

Conférence du Dr Christian Moreau dans les locaux de Tours Square à Versailles, le 26 mai 2016 : Le canal de Panama. Une aventure française.

En France, Ferdinand de Lesseps est hautement considéré du fait de la construction du canal de Suez, mais son image est détestable à la suite du scandale de Panama. Au Panama, en revanche, la situation est toute différente. La statue de Ferdinand de Lesseps se trouve place des Français, en face de l'Ambassade de France. Les Panaméens mesurent que, sans lui, il n'y aurait pas eu de canal de Panama, mais un canal au Nicaragua. Car si, au 19ème siècle, les Français se lancent dans la construction du canal et aboutissent à un échec, les Etats-Unis rachètent la concession, et le canal est inauguré en août 1914. Il sera restitué au Panama par les Etats Unis le 1er janvier 2000.

En 1869, le canal de Suez construit par Ferdinand de Lesseps est inauguré. Il fait 175 km, il n'y a pas d'écluses car le terrain n'est pas accidenté, il n'y a pas non plus de moustiques. Au 19ème siècle, la construction d'un canal pour relier le Pacifique et l'Atlantique est envisagée à plusieurs endroits : au Mexique, en Colombie, au Nicaragua. En 1846, un Français illustre, le futur Napoléon III, rédige un mémoire en faveur d'un canal au Nicaragua.

En 1879, le projet d'un canal au Nicaragua est soutenu par les Etats Unis. Le tracé passe par le lac du Nicaragua à 30 mètres d'altitude, ce qui nécessite des écluses. Une réunion est organisée à Paris dans les locaux de la Société de Géographie. Elle est présidée par Ferdinand de Lesseps. Celui-ci impose sa solution, analogue à Suez : un canal en Colombie, actuellement Panama, au niveau de la mer, donc sans écluses. Mais Ferdinand de Lesseps commet alors trois erreurs : il ne tient pas compte de la géographie, il faut creuser 75 mètres dans un terrain friable; il ne se soucie pas des violentes pluies tropicales qui entraînent des éboulements ; il ignore les moustiques qui vont apporter le paludisme et la fièvre jaune (maladie mortelle dans 40% des cas) et décimer le personnel du chantier. Ferdinand de Lesseps avait également sous-estimé le coût des travaux en les chiffrant à 600 millions de francs.

Ceux-ci commencent en 1881. A partir de 1882, la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama doit émettre chaque année des obligations pour financer les travaux. En 1886, l'émission est un échec. En 1888, la Compagnie émet des obligations à lots ce qui implique l'autorisation du Parlement. Un scandale politique éclate quand on découvre qu'il y a eu corruption et que les votes de 104 députés (Clémenceau est compromis) ont été achetés. En 1889, la Compagnie fait faillite. Le canal français est alors construit sur 30 km environ. Seuls, 5 ou 6 km sont encore visibles, les autres ayant été noyés dans le lac Gatun.

En 1892, les dirigeants de la Compagnie sont arrêtés. Un premier procès a lieu en 1893. Ferdinand de Lesseps meurt en 1894, la prison lui a été épargnée. Charles de Lesseps, son fils, va en prison. Un troisième procès se tient en 1897. Herz, qui est juif, est le grand corrupteur, des banquiers juifs sont également accusés. Il en résulte une vague d'antisémitisme et on peut dire que le scandale de Panama prépare l'affaire Dreyfus qui va éclater ensuite.

Le projet paraît dès lors enterré. Mais intervient un homme qui va jouer un rôle important, il s'agit de Philippe Buneau-Varilla. Il est ingénieur, polytechnicien, il a dirigé le chantier du canal. Il possède des actions de la Compagnie. Il va se battre pour que les Etats Unis rachètent la concession du canal dont il veut voir l'achèvement. Il arrive à convaincre le Président Théodore Roosevelt de renoncer au Nicaragua. Dans ce dernier pays, le canal aurait eu une longueur de 275 km au lieu de 75 km. Il y a des volcans et une éruption pourrait compromettre le fonctionnement du canal. En 1902, l'éruption de la Montagne Pelée à la Martinique confirme la réalité du danger.

En 1902, les Etats Unis achètent finalement les actions de la Compagnie française. Le 3 novembre 1903, l'indépendance du Panama est proclamée. Le 18 novembre 1903 est signé le traité Hay-Buneau-Varilla. En effet, la Colombie ne voulait pas que la concession soit cédée aux Etats Unis. Une révolution opportune permet au Panama de se séparer de la Colombie. Buneau-Varilla devient ministre des affaires étrangères du Panama et c'est lui qui négocie avec les Etats Unis représentés par Hay. Pour arriver à son objectif, il fait beaucoup de concessions. Ainsi une bande de terrain, 10 km de chaque côté du canal, sera sous la juridiction des Etats Unis. La concession est accordée à perpétuité. Buneau-Varilla a été longtemps perçu au Panama comme un traître. Il est maintenant en cours de réhabilitation.

Le projet américain reprend finalement celui de Buneau-Varilla, qui était persuadé que le canal devait avoir des écluses. La construction d'un barrage permet de créer le lac Gatun à 30 mètres d'altitude. Des écluses, Miraflores et Pedro Miguel côté Pacifique, Gatun côté Atlantique donnent la possibilité aux bateaux d'atteindre le lac. Les écluses, qui datent de 1914, permettent le passage des bateaux dits Panamax, ce qui correspond pour un porte containers à 4.500 EVP.

Au 21ème siècle, les dimensions des bateaux ont beaucoup augmenté et la modernisation du canal américain s'imposait. La solution adoptée a été de conserver les deux jeux d'écluses existants et de mettre en service une troisième série d'écluses de dimensions plus importantes. C'est ainsi que la largeur des écluses passe de 30 mètres à 55 mètres, la longueur de 304 mètres à 427 mètres. Le tirant d'eau est porté à 18 mètres. Un porte containers de 12.000 EVP pourra franchir les nouvelles écluses. Une difficulté majeure tient au fait que le canal de Panama est un canal d'eau douce. Il est dépendant de la pluie. Chaque fois qu'un bateau passe, le lac Gatun se vide un peu. Pour économiser l'eau, les nouvelles écluses sont donc associées à des bassins de récupération, ce qui permet de réduire des deux tiers la consommation d'eau. Il est à noter que si la construction a été confiée à des entreprises espagnoles, les études ont été réalisées en France par la Compagnie nationale du Rhône qui a construit des maquettes. Deux ponts existent pour franchir le canal, un troisième est en construction côté Atlantique, le chantier est confié à Vinci.

Il faut bien être conscient que sans Ferdinand de Lesseps et sans Philippe Buneau-Varilla le canal serait au Nicaragua. Il n'y aurait pas de canal de Panama. Il existe d'ailleurs actuellement un projet de canal au Nicaragua qui serait construit par des Chinois. Le conférencier exprime, pour terminer, son scepticisme total en ce qui concerne l'aboutissement de ce projet.

A l'issue de la conférence du Dr Moreau, l'agence Tours Square présente un projet de voyage au Panama en novembre 2016.

(Notes de Jean-Philippe Bernard)