

# Panama, le canal de l'aventure

Autor(en): **Vaucher, Marius**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Généralions : aînés**

Band (Jahr): **26 (1996)**

Heft 9

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-828756>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



# Panama, le canal de l'aventure

*Passer de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique, de Cristobal à Balboa, par les écluses et les lacs Gatun et Miraflores du canal de Panama est un rêve que la plupart d'entre nous ont caressé. Lorsque le rêve devient réalité, il tient toutes ses promesses et bien au-delà.*

**L**es quelques neuf heures de navigation que dure la traversée sont un enchantement continu. L'admiration pour les travaux gigan-

tesques et les prouesses techniques le dispute à l'émerveillement devant une nature luxuriante et colorée.

Ferdinand de Lesseps, qui avait victorieusement mené à bien, en 1869, l'entreprise de relier la Méditerranée à la mer Rouge par le canal de Suez, s'attaqua en 1878 à la tâche de relier l'Atlantique et le Pacifique à travers l'isthme de Panama.

Son exécution se révéla au-dessus des moyens financiers et techniques à sa disposition et il dut abandonner en 1889 le projet qui avait coûté des millions de dollars et des milliers de vies humaines, terrassées par la fièvre jaune et le choléra.

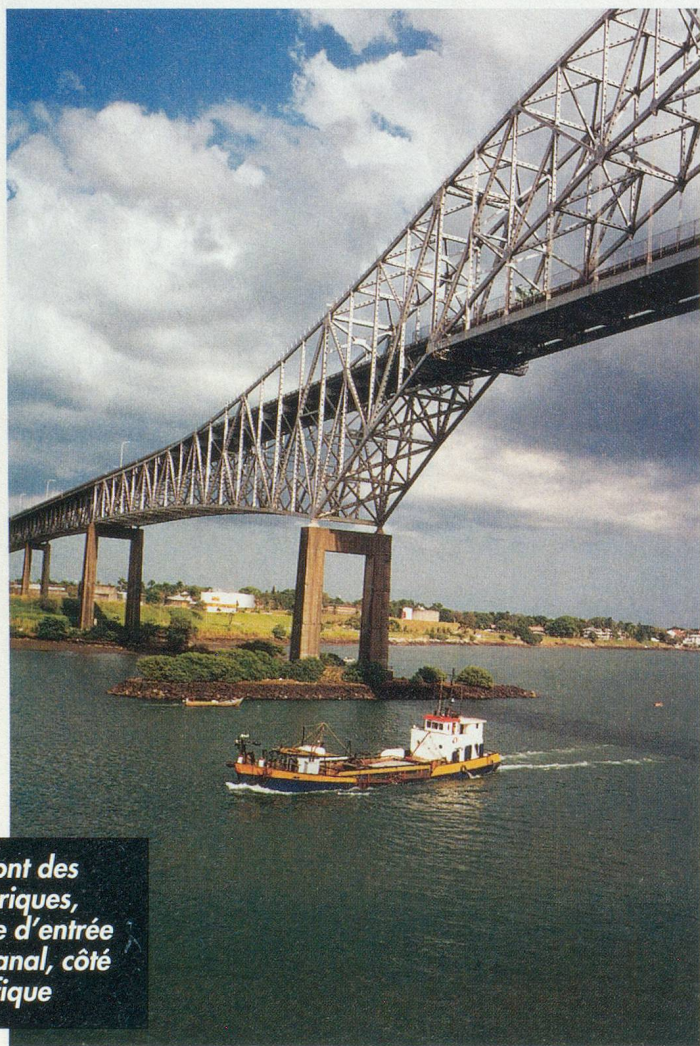
En 1904, les Etats-Unis rachetèrent les droits de la compagnie fran-

çaise du canal pour quarante millions de dollars et commencèrent les travaux sous la direction du Colonel George Washington Goethals. Ils furent terminés en 1914, non sans qu'ils aient coûté la vie à six mille hommes morts, eux aussi, de la fièvre jaune et du choléra.

## Trafic intense

On ne peut pas s'empêcher d'avoir une pensée reconnaissante pour ceux qui ont peiné et lutté, lorsque, venant de la mer des Caraïbes, votre bateau aborde les longues jetées qui ouvrent la voie vers le canal à Cristobal.

Sa grande baie abrite un port, diverses installations portuaires, ainsi



**Le pont des Amériques, porte d'entrée au canal, côté Pacifique**



**Pas facile, pour les navires, de passer les écluses trop étroites**



**Entre les navires,  
il reste de la place  
pour les voiliers**

qu'une gare ferroviaire. Des navires croisant ou ancrés dans la baie témoignent de son activité. A n'en pas douter, après les vastes étendues de l'océan, on est entré dans une zone de trafic dense de passagers et de marchandises, l'une des plus actives de la planète.

Mais, en même temps, les irisations et les nuances transparentes des eaux de la baie, ses rives verdoyantes, ses horizons aux collines boisées, offrent un contraste presque irréel avec les installations et le déploiement de la technique des œuvres humaines. Cette impression perdure tout au long de la traversée du canal.

Après la baie, se présentent les trois écluses du lac Gatun. Leurs bassins ont plus de trente mètres de large et trois cents mètres de long. L'impression qui domine un instant, lorsque le bateau s'engage dans la première écluse et que se préparent sur les berges les remorqueurs sur rails qui vont le haler, est qu'elle paraît trop étroite.

Cette curieuse sensation s'explique du fait qu'il y a bien une distance d'un mètre cinquante entre la ligne de flottaison du navire et le bord du bassin, mais qu'à la hauteur des ponts où se pressent les passagers (trente mètres plus haut) les flancs du bâtiment débordent sur les rives du canal.

## Un rite étonnant

Le guidage du bateau par les remorqueurs est si parfait que la distance entre le bateau et les bords du bassin reste constante. La manœuvre d'ouverture et de fermeture des gigantesques portes métalliques des écluses et le remplissage des bassins, qui permet le passage de l'un à l'autre se déroule comme un rite extraordinaire et majestueux. Le bateau, immobilisé et en attente, reprend chaque fois sa course prudente jusqu'à la sortie de la troisième écluse. Puis, c'est la traversée du lac



Photos M.V.

Gatun, sur des eaux lumineuses où émergent quantité de petites îles verdoyantes. Des baies s'ouvrent

comme des écrans précieux, des presqu'îles s'avancent et la rivière Chagres se déverse sous un pont du chemin de fer dont la ligne longe la côte.

Par le détroit Gaillard, le bateau parvient à l'écluse Pedro Miguel et traverse le petit lac Miraflores. Finalement, après plusieurs heures de navigation entre les rives, tantôt rapprochées, tantôt distantes (mais toujours verdoyantes et enchanteuses), voici les deux dernières écluses, aussi impressionnantes que les précédentes. Plus loin, ce sera l'estuaire de Balboa, avec son port, sa gare ferroviaire et le passage mémorable sous la fine dentelle métallique du fameux pont des Amériques, la porte du Pacifique.

Une flottille de bateaux de plaisance éclatant de blancheur donne à cet endroit un air de vacances et de détente. La mer d'émeraude scintillante, où s'engage le bateau, est une invitation à un voyage qui apportera les plaisirs d'un océan Pacifique fidèle aux promesses de son nom.

## Le canal en chiffres

D'une longueur de 79,6 km, le canal interocéanique traverse l'isthme de Panama, parsemé de six écluses. La profondeur minimale atteint moins de 14 mètres, ce qui interdit l'accès aux gros navires. Chaque année, ce sont plus de 14 000 bateaux qui traversent le canal. Le trafic atteint 150 millions de tonnes par an. Il s'effectue en grande partie depuis l'Atlantique vers l'océan Pacifique.

Au printemps et en automne, plusieurs croisières, notamment celles de Holland-American Line emmènent des passagers de Fort-Lauderdale (Floride) ou de la Nlle-Orléans (Louisiane) vers Acapulco (côte Pacifique du Mexique) en traversant le canal.

**Renseignements dans toutes les agences de voyage.**

*Marius Vaucher*