Le Canal de Panama : histoire et découvertes.

Dernière mise à jour le 15/09/2023

Une prouesse technique, une histoire chargée, un incontournable lors d'un voyage au Panama. On vous explique tout !
En bref : Un chantier pharaonique commencé par le Français Ferdinand de Lesseps et terminé par les Etats-Unis. Le Canal de Panama est un passage presque obligé pour tous les voyageurs venant au Panama.
Les écluses de Miraflores sont à 20-30 minutes de la capitale, faciles d'accès en voiture, taxi ou même en bus.

Le **Canal de Panama** est un canal interocéanique à écluses long de 80 km. Situé sur la partie la plus étroite du Panama, il crée une route maritime reliant le golfe de Panama dans l'océan Pacifique au sud à la mer des Caraïbes dans l'océan Atlantique au nord.

Parmi les **Sept Merveilles du monde moderne**, le Canal de Panama est d'une importance cruciale pour le commerce maritime international. Sur ce marché gigantesque, la concurrence est rude entre les armateurs qui construisent des bateaux toujours plus grands et plus rapides. Mais aussi la concurrence entre les canaux ! Il y en a deux : le Canal de Suez et le Canal de Panama. Le premier fit la gloire et le second le déshonneur d'un seul et même homme.

Histoire du Canal de Panama

Ferdinand de Lesseps : de la gloire à la catastrophe

Ferdinand de Lesseps, ingénieur français, compte bien ajouter à son palmarès la construction du **canal isthmique** au Panama. Un défi colossal pour l'époque que l'homme d'affaire et diplomate entend bien joindre à ses exploits, ayant été le héros du Canal de Suez inauguré dix ans plus tôt.

En 1880, après avoir créé la société « Compagnie universelle du canal Interocéanique de Panama », Lesseps entame alors les travaux du **canal interocéanique** sur 80 km de long. A l'époque, la province de Panama appartient à la Grande Colombie dont il put racheter les droits de concession.

Dans cette jungle épaisse infestée de moustiques, le chantier prend alors une toute autre tournure. Des milliers d'ouvriers perdent la vie, emportés par les épidémies de fièvre jaune et de malaria. Ajoutez à cela une imposante chaîne de montagnes, une rivière des plus imprévisibles, entraînant des inondations et des glissements de terrains qui se succèdent jusqu'à la faillite retentissante du projet français et de la compagnie.

A cette débâcle financière s'ajoute la corruption de responsables politiques. Ferdinand de Lesseps, accusé de malversation, échappe de peu à la prison et meurt quelques années plus tard. La faillite de ce projet est considérée comme le plus grand scandale financier du XXe siècle en France.

L'ère US-américaine

Aux yeux du monde, l'isthme de Panama est devenu un trou béant et n'évoque plus que corruption, maladie et mort. C'est alors que rentrent en jeu les Etats-Unis. Pour le président Theodore Roosevelt, qui a pris le pouvoir en 1901, l'avenir des Etats-Unis dépend de ce canal. Mais les droits d'exploitation des terres du Panama font l'objet d'âpres négociations auxquelles participent un ingénieur français Philippe Bunau-Varilla.

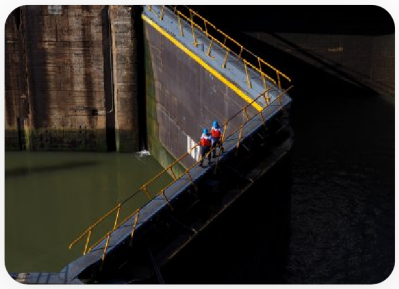
Washington va encourager et soutenir le mouvement révolutionnaire panaméen et en 1903, l'indépendance de l'Etat du Panama est déclarée. Les Etats-Unis obtiennent la **concession à perpétuité** sur la « zone du canal ». Une zone entièrement sous contrôle des USA qui englobe le canal sur toute sa longueur, coupant le pays en deux.

Les ingénieurs étasuniens reprennent le projet, surmontent les mesures sanitaires grâce à la découverte du vaccin contre la fièvre jaune et la malaria.

Ils modifient l'approche architecturale et mettent à jour le projet de canal à écluses. Le 15 août 1914, le Canal de Panama relie enfin l'océan Atlantique et l'océan Pacifique et permet d'éviter le danger de la route du Cap Horn ainsi qu'un **gain de temps incroyable**. La République de Panama percevra 250 000 dollars US par an, une maigre contrepartie en comparaison avec les milliards qui seront générés par le Canal de Panama.

En 1977, après un large mouvement de contestation, **Omar Torrijos et Jimmy Carter** signent un accord de nationalisation du Canal de Panama. Une **souveraineté** qui sera effective seulement 22 ans plus tard, en 1999. Le Panama doit alors affronter un nouveau défi : la taille des navires accroît et le trafic s'accélère, rendant indispensable l'élargissement des voies navigables.

Le nouveau Canal de Panama



L'Autorité du Canal de Panama, ACP, a une volonté farouche de doubler voire de tripler sa capacité de trafic pour rivaliser avec son confrère égyptien.

C'est donc après un référendum en 2006 et neuf ans de travaux pharaoniques, que le projet « troisième jeu d'écluses » voit le jour.

Des travaux d'élargissement et une nouvelle route le long du Canal pour faire passer des bateaux encore plus grands : les post-panamax.

Quelques chiffres

Le canal initial peut accueillir des navires classés comme **« Panamax »** (terme utilisé dans le jargon maritime) :

- 32 m de largeur maximum
- 295 m de longueur
- Capacité de charge à 4 500 conteneurs

Les travaux du troisième jeu d'écluses ont coûté 5 milliards de dollars US pour permettre les nouvelles normes **« Post-Panamax »** ou encore **« Over-Panamax »** :

- 49 m de largeur
- 366 m de longueur
- Capacité de charge à 14 000 conteneurs

Près de 15 000 navires empruntent chaque année le Canal de Panama, une moyenne de 40 par jour. Il faut aux environs 10h pour traverser et franchir les 77km du **Canal de Panama**.

Comment visiter et découvrir le Canal de Panama ?

Écluses de Miraflores

Les ingénieurs étasuniens optèrent pour un canal à écluses afin d'élever et d'abaisser les navires, ce qui nécessita la construction

d'ensembles d'écluses.

Les écluses de Miraflores sont les plus proches de la capitale. Depuis un mirador, on peut observer les navires effectuer le passage des écluses. C'est le seul centre de visites des écluses qui propose un musée différent de celui du Canal interocéanique de Panama City dans le Casco Viejo ou Casco Antiguo (à ne pas rater).

Les écluses de Miraflores comportent deux sas d'écluses. Les bateaux sont tractés par des mules de 55 tonnes de chaque côté. Toutes les canalisations sous les bassins sont d'époque et l'eau provient du lac Gatún. Un vrai spectacle d'ingénierie !

Écluses d'Agua Clara

Il est possible aussi de voir les écluses côté Atlantique dans la province de Colón au nouveau centre de visiteur d'Agua Clara. Ce sont les écluses les plus récentes inaugurées en 2012. Les écluses d'Agua Clara comportent, elles, trois sas d'écluses.

Traverser le Canal de Panama

En train

Il est possible de longer le canal à bord du **seul train transisthmique du pays** (et le seul train au monde connectant deux océans !). Au départ de Panama City, il relie la ville de Colón en à peine 1h. A travers un wagon panoramique, vous longerez le Canal de Panama et ses forêts tropicales. Une expérience unique !

Pour les voyageurs la compagnie de train propose actuellement (2023) que des aller-retours Panama - Colón certaines fins de semaine (renseignement directement sur la page Instagram de la Panama Canal Railway Company).

Il est possible pour un membre de l'équipe ToutPanama de vous mettre en relation avec un guide local qui vous proposera l'organisation de plusieurs excursions d'une journée autour du Canal, dont une combinée avec le train.

En croisière

Deux compagnies spécialisées proposent des traversées, partielles ou complètes, du Canal de Panama au départ de Panama City jusqu'à Gamboa. Pour vivre cette expérience, comptez environ 6 heures pour la traversée partielle et 8 heures d'un océan à l'autre.

Au détour d'une promenade dans le Causeway Amador, renseignez-vous auprès de l'équipe ToutPanama pour vous conseiller sur ce type d'activité et vous dire avec qui réserver.

Bon Plan du Réseau Solidaire ToutPanama
Beaucoup de voyageurs du Réseau Solidaire voulant faire des économies s'orientent vers la location d'un véhicule, même si c'est pour une seule journée. Cela permet de profiter des différents sites que propose la traversée de l'isthme le long du canal. Des écluses de Miraflores au village de Gamboa pour une navigation sur le lac Gatún et en découvrir sa biodiversité.

Pas de panique, un membre de l'équipe de ToutPanama partagera avec vous lors du briefing gratuit les points GPS nécessaires pour vous y rendre et rencontrer les locaux, nos contacts, qui proposent des sorties à bord de leurs « lanchas » (petits bateaux à moteur). Ils vous feront observer différentes espèces de singes sur les îles du lac Gatún puis finir la journée au parc Soberanía, qui offre de véritables randonnées à travers sa forêt tropicale. Soyez attentif, il est possible d'y apercevoir de nombreux animaux !

Autre bon plan, pour vivre un expérience unique

Afin d'obtenir l'autorisation de traversée du Canal de Panama, chaque bateau de plaisance est tenu d'avoir minimum 4 équipiers en guise de hand-liner. Beaucoup de marins faisant un tour du monde ou autre ne sont pas assez nombreux. Proposez vos services ! Une expérience unique pour vous, une aide indispensable pour l'équipage (c'est aussi ça voyager solidaire !). Attention, il en va de la sécurité d'un équipage et n'oubliez pas que vous naviguez aux côtés de cargos monstres de la navigation.

Avec son propre bateau

Pour effectuer la traversée du Canal de Panama par ses propres moyens avec son voilier, catamaran ou yacht, il y a toute une procédure administrative assez lourde à suivre et très chronophage.

Le recours à un agent, qui s'occupera de la totalité du processus administratif, est la solution la plus confortable mais aussi la plus onéreuse. Après la prise de contact avec l'agent, il faut se présenter près de l'inspecteur à la capitainerie de la « marina » choisie.

Après s'être muni en location, des amarres aux dimensions spéciales, des pneus de défenses et des papiers signés par l'inspecteur, c'est alors à ce moment qu'il faut se rendre à la City Bank pour s'acquitter de la grosse somme. Il faut compter pas moins de 1 500 USD pour un navire inférieur à 50 pieds, et au-delà pour un navire entre 50 et 80 pieds incluant la caution, auprès des Autorités du Canal de Panama (ACP). Le rendez-vous avec l'ACP pour la date de passage de votre bateau est pris par téléphone.

Ils vous imposeront un équipage pour la traversée, comportant 4 équipiers ou hand-liners en plus du capitaine panaméen. Il est très facile de trouver des « bonnes âmes » qui se présentent d'elles-mêmes, s'agissant souvent d'autres navigateurs voulant se faire la main avant d'entamer leur propre traversée ou bien des touristes curieux de vivre l'expérience.

Prévenez-nous, on pourra en parler à nos voyageurs s'ils sont intéressés pour vous aider durant leur voyage !