Zeitschrift: Générations : aînés
Herausgeber: Société coopérative générations
Band: 26 (1996)
Heft: 9

Artikel: Panama, le canal de l'aventure
Autor: Vaucher, Marius
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-828756

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

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.

Les quelques neuf heures de navigation que dure la traversée sont un enchantement continuel. L'admiration pour les travaux gigantesques 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.

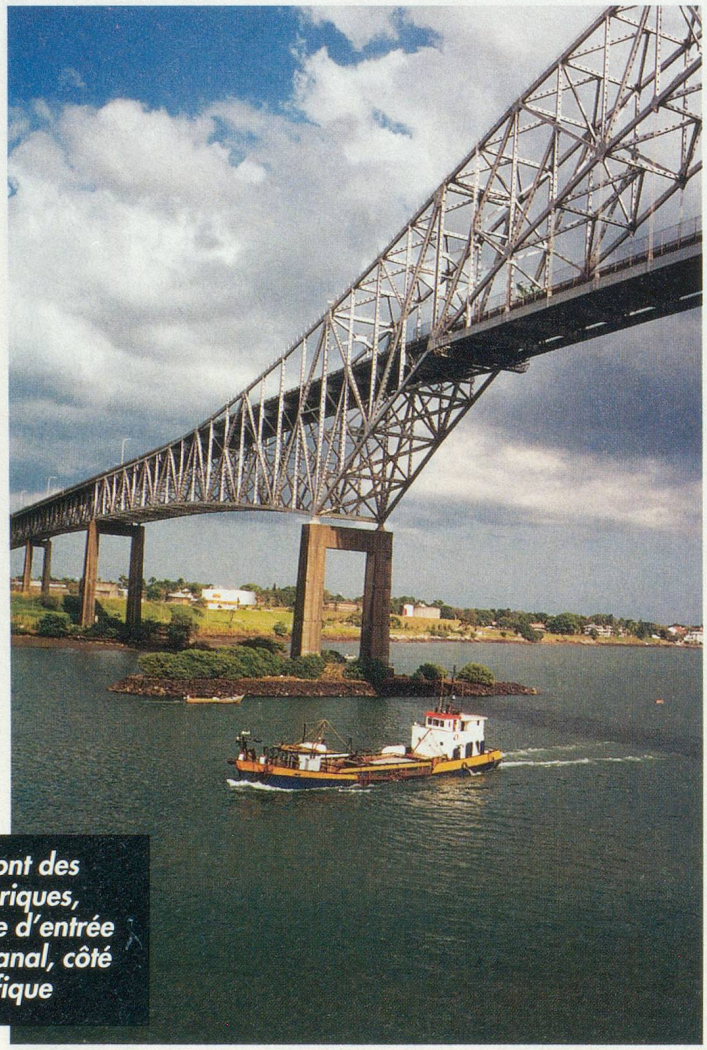
Son exécution se révéla au-dessus des moyens financiers et techniques à sa disposition et il dut abandonner en 1889 le projet qui avait coûté des millions de dollars et des milliers de vies humaines, terrassées par la fièvre jaune et le choléra.

En 1904, les Etats-Unis rachetèrent les droits de la compagnie française du canal pour quarante millions de dollars et commencèrent les travaux sous la direction du Colonel George Washington Gœthals. 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



pont des
nériques,
rte d'entrée
canal, côté
cifique

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

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 mètre 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 Gatun, sur des eaux lumineuses où émergent quantité de petites îles verdoyantes. Des baies s'ouvrent comme des écrins 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 enchanteresses), 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.

Marius Vaucher

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

Photos M.V.

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.