

Du 16 au 23 mars 2015

Général Emmanuel Poucet

Lundi 16 mars : de Châteauroux à Panama.

Pourquoi PANAMA ? Ferdinand de LESSEPS est un personnage connu à Châteauroux ; mais, surtout, notre président, le Dr Christian MOREAU est un spécialiste de LESSEPS et du canal de SUEZ et de PANAMA. Au fil de ses recherches, il a tissé des liens étroits avec la Direction du canal. Ainsi est venue l'idée de réaliser ce voyage d'autant qu'en 2014 Panama a fêté son centenaire. Plus singulièrement, le voyage a pour objectif la donation par notre ami d'archives et de documents à la bibliothèque de l'Administration du Canal de Panama (ACP).

Levé tôt, notre groupe de 25 personnes formé de castelroussins et d'amis embarque à Roissy pour un vol direct de 11 heures. A 18 h 00, nous atterrissons à Tocumen, aéroport de Panama Ciudad. La correspondante du Dr MOREAU, Sandrine, est une Française mariée à un Panaméen. Chargée de l'organisation de détail du séjour, elle se montrera efficace et très disponible.

Mardi 17 mars : visite des écluses de Miraflores et donation de la collection MOREAU.

La journée commence avec les écluses de Miraflores sur la côte Pacifique. Du haut de la plate-forme d'observation nous sommes saisis par l'ampleur des écluses. Ici, les bateaux se haussent de 18 mètres au-dessus de l'océan. Le double jeu d'écluses grouille d'activité. Des dizaines d'hommes s'agitent d'une manière ordonnée. Les locomotives, « *les mules* », vont et viennent. On aperçoit à 4 ou 5 km l'écluse de Pedro Miguel. Face à nous, le chantier des nouvelles écluses occupe le fond de tableau.

Ce premier contact est complété par la visite du musée du canal. La période LESSEPS y est évoquée. En effet, c'est de LESSEPS qui a décidé du tracé à Panama à partir des travaux de BONAPARTE-WYSE et RECLUS. Puis BRUNAU-VARILLA a convaincu ROOSEVELT d'écarter l'option d'un tracé au Nicaragua. La période américaine est largement traitée avec le rôle des ingénieurs et des médecins militaires. Il est alors temps de nous diriger vers la bibliothèque Robert F. CHIARI pour la donation. Nous sommes reçus par Mr Jorge QUIJANO, administrateur du canal, Mr Ernesto HOLDER directeur de la documentation historique, Mme Espino de Marotta, chargée des travaux d'extension du canal. Sont également présents Mr Philippe CASENAVE,

ambassadeur de France et Mr Pierre MORAND chef de projet du pont de Colon.



La donation des 183 documents est d'un intérêt majeur car elle donnera plus de cohérence à cette bibliothèque spécifique au canal. Jusqu'à présent elle ne possédait pratiquement pas de documents français. Le Dr MOREAU au fil d'années de recherches a rassemblé de multiples ouvrages rares et des documents originaux se rapportant à l'époque française. Mr QUIJANO, Mr HOLDER saluent très chaleureusement la démarche d'un ami français du Panama. Mr CASENAVE salue à son tour les autorités du canal et remercie le Dr MOREAU de sa donation qui contribue à renforcer les liens entre nos deux pays. Christian MOREAU présente le contenu de la donation qui s'articule en cinq thèmes : où construire le canal, la compagnie universelle, le scandale, le sauvetage de la compagnie universelle, les hésitations américaines pour reprendre le canal. Enfin, il explique les motivations de cette donation. Alors qu'il aurait pu disperser sa collection et ainsi risquer l'oubli, il a choisi de la confier à une bibliothèque fréquentée par des chercheurs. Puis c'est le moment solennel des signatures. L'échange de poignées de mains trahit le haut degré de compréhension mutuelle.

Une surprise attend notre ami puisqu'il lui faut dévoiler une plaque à son nom apposée sur la bibliothèque. C'est une émotion qu'il partage avec son épouse Marie-Hélène.



Honneur insigne, nous sommes invités à la résidence de l'administrateur qui se trouve être la maison du colonel GOETHALS, constructeur américain du canal. C'est une occasion

exceptionnelle puisque seuls des chefs d'Etats ont été reçus dans cette résidence. Un échange de cadeaux a lieu dont un tableau du canal : des bateaux franchissant une écluse.

Le début d'après-midi est consacré au quartier colonial, Casco Viejo, en cours de réhabilitation. L'architecture est classique des villes hispano-américaines. Nous visitons aussi le Musée National qui retrace l'histoire du pays. En fin de promenade nos pas nous conduisent « *place des Français* » où sont rassemblées les statues des Français dont évidemment de LESSEPS. Un coq gaulois observe la mer du haut d'un obélisque. C'est là que nous rencontrons Georges PERNOUD, animateur de l'émission Thalassa et son équipe.

Puis nous terminons à l'ambassade de France. Mr l'ambassadeur remercie le Dr MOREAU de son geste à l'égard de l'ACP et de la qualité des relations qu'il a développées. Le Dr MOREAU fait un rappel de l'histoire franco-panaméenne et offre un portrait en pied de de LESSEPS, signé de la main de l'illustre diplomate, pour décorer la salle de réception baptisée « *Ferdinand de LESSEPS* ». A l'issue nous sommes conviés au vernissage d'une exposition de photos de deux Français sur le thème des travaux du canal.

Mercredi 18 mars : Panama la Vieja et chantier des nouvelles écluses.

Départ pour la ville du XVII^{ème} siècle en passant par le quartier du XXI^{ème} siècle, forêt de gratte-ciels qui s'élèvent, s'élancent, se haussent, s'étirent vers le ciel. Un musée marque l'entrée de la ville fondée par BALBOA en 1513 et détruite par le pirate Henry MORGAN en 1651. Panama est la première ville fondée sur la côte pacifique. Les galions partaient de là vers la mer du Sud pour conquérir le Pérou et la Bolivie.

L'après-midi nous conduit en pleine chaleur sur le chantier des nouvelles écluses. « *Pharaonique* » est le vocable qui vient à l'esprit. 9000 ouvriers et ingénieurs travaillent, des centaines d'engins circulent, des montagnes sont déplacées, des murailles de béton sont coulées au rythme de 500 m³ à l'heure. Il faut tourner la tête pour apercevoir dans la brume bleutée, très loin à gauche, le pont du Centenaire, le début du nouveau canal à 5-6 km de là, puis la longue digue, parallèle au lac Miraflores. L'ingénieur en chef du chantier nous fait le commentaire, nous sommes traités comme des V.I.P. Au fond du chantier, nous approchons des portes coulissantes de 3900 tonnes. Deux kilomètres plus loin, on longe un gigantesque parc à matériel. Là encore le mot « *pharaonique* » vient aux lèvres de tous. Les écluses de 1914 nous avaient déjà semblé énormes. Celles de 2014 sont dimensionnées pour le gabarit « *post-panamax* ». Ce projet a un impact

mondial. Il redimensionne le marché du trans - port, multiplie les capacités.



Celles des porte-conteneurs « *panamax* » passeront de 4000 à 12000 caisses.

Jeudi 19 mars : découverte des indiens Embera.

Faisant route presque jusqu'à Colon sur la côte Atlantique, un arrêt au cimetière des Français morts sur le chantier est l'occasion d'évoquer les pertes dues au climat et aux maladies et l'emploi de la main-d'œuvre antillaise.

Nous embarquons sur des pirogues à moteur. Notre guide, Juvenito, nous explique le système des tribus. Plusieurs peuplades se partagent le terrain ; les Kunas, sont côtières, les Embera sont forestières. Elles sont partiellement intégrées avec un système éducatif adapté et gardent des coutumes en plus de la loi qui s'applique à tous. Des parcs nationaux sont interdits à toute activité humaine. La navigation nous emmène dans le dédale du lac Gatun. Le piroguier aborde là où un singe hurleur appointé par l'office de tourisme joue avec les bananes qu'on lui offre. Au village, l'activité touristique est la solution adoptée pour obtenir un peu de bien-être matériel et préserver le mode de vie ancestral. Le jeune chef de tribu a fait des études de tourisme. Il y a 40 ans, la tribu a quitté le Darien à cause des FARC pour rejoindre les rives du Chagres.

Les maisons rondes, couvertes de palmes, toutes en bois, sont sur pilotis. Le village héberge une cinquantaine de personnes. Les individus sont de petite taille, leur corps est musclé, la peau cuivrée. Les hommes ont des cheveux courts, les femmes plutôt longs. Les hommes portent un pagne de perles, les femmes ont une jupe et la poitrine ornée de parures de perles ou de pièces de monnaie. A l'école, l'enseignement se fait en partie en langue indigène. Il n'y a pas de culte apparent. Une séance de danses folkloriques nous est présentée par un Monsieur Loyal à l'accent très américain. Comme il se doit nous sommes invités à danser avec les habitants du village. Les villageois présentent leurs productions

sous la case-boutique. Les motifs traditionnels sont créés par les femmes. Les tressages les plus serrés sont imperméables à l'eau. Les fines sculptures dénotent un sens de l'observation des mouvements. En fin de journée, notre autobus nous dépose à l'hôtel Gamboa au confluent du Chagres et du lac Gatun. C'est un ensemble immobilier construit par les américains. L'hôtel est superbe, avec vue sur la rivière.

Vendredi 20 mars : navigation sur le canal et dans le marais.

Les bateaux sont à quai, le guide nous parle de crocodiles et de caïmans, bêtes aimables entre toutes. Nonobstant ce risque, nous embarquons. Nous longeons les installations logistiques du canal et la gigantesque grue « Titan » récupérée dans les chantiers de sous-marins d'Hitler. Les porte-conteneurs apparaissent, étrange spectacle que celui des coques chargées sur fond de jungle. Sur les berges, des chantiers sont ouverts pour couper les virages pour les « *post-panamax* ». La barque s'engage sous la voûte de végétation pour déboucher dans un vaste plan d'eau où est installé un hôtel-restaurant flottant. Une fois revenus sur terre à l'hôtel on passe à l'exposition d'orchidées. Des centaines de spécimens différents s'offrent à notre regard. On termine avec la volière aux papillons bleus.

Samedi 21 mars : traversée du canal à bord du Pacific Queen.

Levés tôt, nous partons pour la croisière interocéanique. Posés sur l'eau grise du matin, des dizaines de navires patientent pour emprunter le canal. Tout l'art des gestionnaires du trafic consiste à assurer la fluidité de la circulation et à limiter les temps d'attente. Le bateau se faufile dans la foule des navires, glisse sous le pont des Amériques ; le monument aux travailleurs chinois est visible sur la rive. Nous longeons le port des containers. Là nous observons le contact de la masse d'eau saline et de la masse d'eau douce. Notre proue s'engage vers l'écluse de gauche. La porte se ferme derrière nous. Nos yeux remontent le long de la muraille de l'écluse, suivent le mouvement et découvrent le ras du quai puis le bateau devant nous, dans l'autre bief. Nous avons franchi une marche de 9 mètres. Le bief supérieur s'ouvre. Et, c'est la même manœuvre. 9 mètres plus haut, les larges portes livrent passage, et nous voguons vers l'écluse de Pedro Miguel. A Pedro Miguel, l'opération se répète, nous nous élevons au niveau du canal interocéanique, à 26 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Le canal est devant nous. On franchit la trouée de Culebra ou trouée Gaillard où la cordillère sépare les eaux de l'Atlantique et du Pacifique, obstacle le plus problématique du chantier de creusement. Les passagers sont pour beaucoup américains. Nos voisins de table

sont panaméens et nous remercient du don du Dr MOREAU. Le commentaire est assuré par Juvenito notre guide, il est un excellent ambassadeur de son pays. Le paysage défile, la végétation couvre les collines chaotiques. Nous entrons dans les eaux plus bleues, plus larges du lac Gatun, des îles verdoyantes parsèment le plan d'eau. Cela fait 4 heures et 75 km que nous naviguons et nous voici à vue des écluses de Gatun, sortie vers l'Atlantique. Le Pacific Queen se rapproche et s'engage dans l'écluse. Nous refaisons le processus de transit dans le sens descente.

Il reste à passer devant l'ouverture du vieux canal français ouvert par de LESSEPS, puis le port de Colon se dévoile à tribord. La croisière interocéanique est finie. Nous sommes partis d'un point situé à l'est de notre point d'arrivée et avons navigué du sud au nord pour aller du Pacifique à l'Atlantique.

Dimanche 22 mars : fort San Lorenzo, écluses de Gatun, Colon.

On commence par une halte à hauteur du canal des Français qui s'enfonce dans la forêt. de LESSEPS avait opté pour un canal à niveau avec la mer. Ses successeurs ont compris que la solution du canal à écluses était plus faisable. Nous fixons sur la pellicule notre passage.



Au bout de la route, sur un promontoire, nous découvrons le fort San Lorenzo. Reconstitué par les Espagnols au XVIII^{ème} siècle sur un fortin de 1598, il protège le débouché du Camino Del Cruces.

C'est à partir de là qu'il était possible de remonter le fleuve Chagres. Les murs de corail noir sont établis selon les bonnes règles, c'est le travail d'ingénieurs militaires du XVIII^{ème} siècle. Puis, nous revenons vers Colon pour

visiter les écluses après une halte sur le barrage de Gatun, qui, noyant le cours du Chagres, a élevé le niveau de l'eau à 26 mètres au-dessus de la mer, créant le lac et réduisant ainsi la tâche de creusement. De là, nous atteignons le site de l'énorme chantier des nouvelles écluses de Gatun. Les bassins de rétention sont visibles.



Ils ont pour but d'économiser l'eau à chaque éclusage. Ainsi, seulement 7 % du volume d'eau d'un cycle sera perdu.

La fin d'après-midi nous amène à Colon. Notre guide exprime son enthousiasme pour la beauté des maisons coloniales et espère que le gouvernement saura restaurer le lustre de la ville. On nous signale le quartier des descendants d'antillais français.

Lundi 23 mars : Portobelo et départ vers la France.

Le dernier jour est encore source de découvertes puisque consacré à la ville de Portobelo. C'est dans la baie de Bel-Porto, que Christophe Colomb et son fils ont pris pied sur le continent américain en novembre 1502. C'est là qu'aboutissait le Camino Real par où transitaient les richesses du Pérou avant de s'embarquer. Le goulet est fermé par des batteries de canons et un fort de 1601. Aujourd'hui, c'est une ville touristique et un lieu de pèlerinage. Nous y faisons la connaissance Mr LECUMBERRY, Français, navigateur qui a posé son sac il y a 11 ans. Il déplore le peu d'intérêt des panaméens pour leur patrimoine. La rue principale serpente entre des maisons colorées, décorées de peintures naïves.

Nous embarquons pour traverser la baie et nous détendre dans le cadre d'un restaurant au bord de la mer.

Revenus sur terre ou du moins à Portobelo, nous nous dirigeons vers la vieille Douane. C'est le plus grand bâtiment public laissé par les Espagnols. Nous terminons la visite de la ville par la cathédrale qui abrite un « *Christo Negro* ». Cette statue est vénérée pour avoir sauvé la ville de la peste. C'est sur le porche que se termine notre voyage. Jorge, l'ami de Christian, lui remet un drapeau de la ville de

Colon. Il est heureux de partager son amour pour son pays et d'accueillir des Français.

Conclusion

La vieille ville de Panama née du besoin de rejoindre les Indes s'est présentée à nous en ruines encore compréhensibles. Déjà il fallait traverser l'isthme pour transporter des marchandises, ce fut l'origine du Camino del Cruces et du Camino Real, la raison d'être du fort San Lorenzo, et de Portobelo. Plus tard avec l'expansion des échanges avec l'Amérique du Sud et la côte ouest des Etats-Unis, ce sont Panama Casco et Colon avec leurs quartiers espagnols. Puis commence l'aventure du canal avec RECLUS, BONAPARTE-WYSE, Ferdinand De LESSEPS réunis aujourd'hui sur la place des Français.



La présence française, est inscrite dans la mémoire panaméenne. Plus fortement depuis le don majeur de la collection MOREAU à la bibliothèque de l'Administration du Canal de Panama.

Les futurs chercheurs y trouveront des sources nouvelles pour comprendre le rôle des français.

Puis nous avons été entraînés sur la piste de l'aventure états-unienne pour en constater la profonde empreinte par la création de l'Etat de Panama, par les villes à l'architecture américaine, et par le canal ouvert en 1914. Le Panama d'aujourd'hui s'est offert à nos yeux, gratte-ciels dressés sur le front de mer et activité portuaire intense. L'avenir immédiat nous a été perceptible au travers des gigantesques travaux d'extension du canal et des écluses. L'avenir plus lointain nous a été dessiné avec le projet d'élargir encore le canal.