

## Les naufrages de Panama

C'est l'histoire de deux tristes naufrages, celui des petits épargnants français et celui de l'homme que le monde entier n'appelait plus que Le Grand Français.

En 1876, plusieurs missions d'exploration géographique rendirent leurs rapports sur la faisabilité d'un canal entre les océans Atlantique et Pacifique. Ils envisageaient plusieurs sites, dont l'isthme mexicain de Tehuantepec (canal très long mais en terrain relativement facile), les lacs du Nicaragua (en altitude mais faciles à creuser) et l'isthme de Darién (dans ce qui était encore une province assez isolée de la Colombie, canal très court mais dans un terrain très difficile). Le Nicaragua avait leur préférence, mais il était situé dans une région riche en volcans donc un peu inquiétante. Le futur Panama était leur dernier choix, de loin. Ferdinand de Lesseps, tout auréolé de la gloire de Suez, se prononça catégoriquement pour Panama et un canal « à niveau », sans écluse. Au congrès scientifique qui finalement suivit FdL, un ingénieur en chef des ponts et chaussées français présenta sans aucun succès la solution qui fut finalement exécutée : la création d'un lac artificiel entre les crêtes rocheuses par analogie avec le Lac Salé qui constitue le gros du parcours du canal de Suez. Cet ingénieur n'avait jamais mis les pieds dans la région.

FdL se rendit sur place, pendant la saison sèche, et proclama le travail « encore plus facile qu'à Suez ». Il accepta de créer la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique en 1881, en réservant la bonne affaire aux petits épargnants français (un beau cadeau, qu'il leur fit là ...) et en sous-estimant énormément le coût d'investissement. Alors commencèrent les horreurs. Il fallut plusieurs fois renflouer la compagnie, la confiance des souscripteurs s'évaporait, donc il fallut soudoyer la presse pour éviter les commentaires défavorables, soudoyer les députés pour qu'ils votent la loi nécessaire au lancement d'un « emprunt à lots » (combinaison d'emprunt obligataire et de loterie), payer des commissions astronomiques aux banques pour qu'elles écoulent les titres dans le grand public ... Les détresseurs de cadavres s'en donnèrent à cœur-joie. La compagnie tomba en faillite et fut liquidée en 1888. Une compagnie nouvelle fut créée en 1894, avec quelques gros actionnaires américains et à la direction Philippe Bunau-Varilla, jeune et entreprenant polytechnicien, et Jean Bonnardel, important transporteur fluvial de la vallée du Rhône. Cette compagnie reprit les travaux, puis vendit sa concession à l'état américain en 1903 ; entre-temps, l'Amérique avait aidé la région à obtenir son indépendance sous le nom de république du Panama. L'Amérique acheta la concession exterritoriale du périmètre du canal à une jeune et impécunieuse future république bananière. Le canal fut inauguré en 1914.

En 1887 avait eu lieu une transformation douloureuse du projet : Bunau-Varilla avait fait accepter à FdL un canal à écluses « à titre provisoire » (pour sauver la face) qu'on pourrait faire fonctionner tout en creusant un canal à niveau. Il n'en était absolument pas question : il aurait fallu creuser une gigantesque tranchée dans la barre montagneuse qui devient la Cordillère des Andes plus au sud ; c'était un travail d'Hercule, au point qu'on avait sérieusement envisagé de franchir cette barre ... par un tunnel ! Gustave Eiffel, déjà célèbre, reçut le contrat pour la construction des portes des écluses ; il ne fabriqua rien, mais utilisa les avances pour financer la construction de sa tour à Paris.

FdL était né en 1805. Il avait donc 51 ans quand il persuada Saïd de lui concéder le canal de Suez. A cette époque l'espérance de vie à la naissance d'un homme était inférieure à 50 ans ; 51 ans était donc, en très gros, l'équivalent de 80 ans aujourd'hui. Il était bel homme, excellent cavalier et redoutable beau parleur ; il n'était ni ingénieur ni gestionnaire, mais diplomate de formation ; il avait connu Saïd alors qu'il était consul de France en Egypte. A l'inauguration du canal de Suez, il avait 64 ans ; le monde entier ne l'appelait plus que « le grand Français » ce qui devait lui monter un peu à la tête. Quand il créa la première compagnie de Panama, il avait 76 ans ; il était certainement impatient, obstiné et péremptoire comme sont beaucoup de vieillards, surtout ceux qui ont eu raison une fois, seuls contre tous. En 1887, quand il reconnut sa défaite, il avait 82 ans ; jusqu'à sa mort, en 1894, il ne fut plus qu'un mort-vivant indifférent au monde extérieur. On dirait aujourd'hui d'un cas avancé de maladie d'Alzheimer.

Au départ de toute l'affaire, il y eut donc la sous-estimation du travail par FdL. On peut classer ses erreurs en deux catégories, celles qu'on peut lui pardonner et celles où on peut légitimement se demander s'il fut bien honnête. Voici ce qu'on peut lui pardonner de ne pas avoir vu tout de suite sur le terrain, puisqu'il ne le vit qu'en saison sèche et avec une cartographie rudimentaire : (1) la fièvre jaune, très discrète en cette saison, mais qui fit des ravages chez les ouvriers comme chez les cadres en saison humide ; (2) les crues violentes du fleuve Chagres en saison des pluies, capables de détruire totalement le canal ; (3) les glissements de terrain, car la glaise qui recouvre la partie montagneuse sur 20 m d'épaisseur ne devient boue fluide qu'après de fortes pluies ; (5) la différence de niveau entre les océans est supérieure à 1m , donc il aurait fallu des portes, même dans un canal à niveau. Il aurait dû voir, en revanche : (1) le chemin de fer qui existait (il l'emprunta !) et qui avait officiellement le monopole du trafic entre les océans, donc qu'il faudrait racheter à un prix astronomique ; (2) la difficulté de percer une barrière montagneuse faite de granit, ce qui allait exiger des machines de science-fiction, des monstres à pattes articulées capables de grimper à flanc de montagne pour dynamiter la paroi mètre par mètre ; (3) un canal à niveau serait forcément très étroit, donc la navigation y serait lente, tandis que dans un vaste lac elle serait beaucoup plus rapide, compensant le temps perdu dans les écluses.

Les actionnaires de la première compagnie furent lessivés. Les actionnaires de la seconde ne firent pas une affaire mirobolante, mais ils firent tout de même un bénéfice. Petites revanches pour petits Français : le canal actuel est conçu exactement selon la proposition de l'ingénieur des ponts français. Le dernier glissement de terrain, causant une interruption prolongée du trafic, se produisit dans les années 1970, soit 60 ans après l'inauguration ; il n'est pas sûr qu'elle soit la dernière !