

Vendredi 17 avril 2015

### **Passage du canal de Panama.**

**Incroyable, mais vrai** : les deux Amériques ne se font pas face, le nord est décalé vers "la gauche", ce qui fait que l'isthme de Panama qui le relie au sud est orienté plus ou moins est-ouest. Pour passer du Pacifique à l'Atlantique, donc d'ouest en est, il faut en fait passer du sud au nord : du golfe de Panama au golfe du Mexique. Second fait troublant, l'entrée coté Pacifique est plus à l'est que la sortie coté Atlantique, ce qui fait que nous allons reculer... (faire du nord ouest) pour mieux avancer.

Les formalités d'inscription pour passer le canal sont assez simples, quelques lignes à remplir dans un formulaire simple, la banque à payer pour le prix du passage, recevoir à bord le responsable des mesures qui vient confirmer longueur et largeur du bateau, un coup de téléphone pour demander une date de passage et la confirmer la veille du jour J. De nombreux bateaux particuliers passent par un agent pour faire leurs formalités, Pascalou a préféré faire tout lui même, ce qui a représenté une sérieuse économie. De plus, le personnel au bout du fil est charmant, agréable, efficace, c'est une mécanique bien huilée.

Nous avons rendez vous avec le pilote à 7h1/2 entre les bouées de chenal 6 et 7, nous devons nous lever tôt pour relever le mouillage qui est bien incrusté de boue noire et collante. Le jet d'eau de mer fait merveille encore une fois, je me souviens des débuts de Valhalla où nous puisions l'eau au seuil... Vive le progrès!!

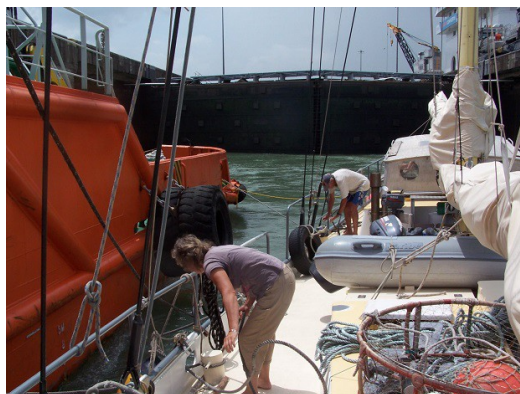
Nous sommes sur zone à l'heure, et attendons... Vers 8h1/4, j'appelle le bureau qui me confirme l'arrivée imminente du pilote... qui arrive à l'heure panaméenne. Du pont de la pilotine qui affleure nos rambardes, le monsieur pas tout jeune hésite... pourtant, il n'y a pas de houle, il finit par se lancer et se dirige aussitôt vers l'arrière où il s'assoit... Il sort des journaux...(3 gros tabloïds pleins de pub) et commence sa lecture. Pas causant!!! Quand sa VHF crache enfin, il nous dirige vers l'entrée des écluses de Miraflores, et comprend que c'est la première fois que nous prenons le canal, il répond alors plus volontiers à nos questions. Nous passerons à couple d'un remorqueur, juste derrière deux autres remorqueurs et avec un bateau de passagers qui ne fait que la première série d'écluses. Il nous suffira donc de nous amarrer à couple, nous n'aurons pas à attraper les toulines des nautoniers. Pascalou avait démonté les panneaux solaires en prévision de la chute de ces boules de ficelle lourdes qui permettent d'amarrer nos aussières pour les faire monter jusqu'au quai.



Le Pont des Amériques, juste avant les premières écluses.

Seulement, ce remorqueur est muni de défenses en pneus de camion, amarrés par deux, qui arrivent au niveau de nos rambardes... difficile donc de s'appuyer sur lui. De plus, son pont avant est très haut, c'est Valérie qui est désignée pour lancer l'amarre avant, elle a du muscle et un bon lancer. Gaston à l'arrière a une tâche plus simple, il lance à l'horizontale. Pascalou à la barre s'occupe de nous approcher à temps, tâche difficile qui demande de la concentration, car les flux d'eau changent, selon que les moteurs tournent ou non, selon qu'un bateau pousse de l'eau derrière nous ou non. Je dois pour ma part lancer l'une après l'autre les deux gardes, celle de l'avant très haut ( merci Monique de m'avoir appris à lancer une amarre!!) Gillou supervise la manoeuvre et pare aux défaillances, amarre ratée, pare-battage mal placé, bref, il est les yeux du capitaine pour tout ce qui

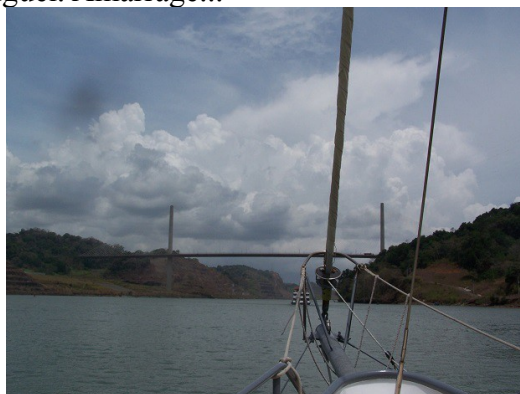
pourrait aller de travers.



Le premier amarrage est un succès, ouf! l'écluse se referme, et l'eau commence à monter, très vite. Le pilote croit impressionner Gaston en lui montrant l'eau qui monte... L'eau, ça descend d'habitude... Mais notre Titi ne voit pas où est le miracle... En 15 minutes, le bassin est plein, nous devons nous désaccoupler pour laisser partir notre hôte dans la chambre suivante. Au moment où il remet en marche, un flux d'eau nous jette carrément, mais Pascalou avait prévu, et il met les gaz pour nous empêcher d'aller dinguer sur le côté droit de l'écluse. Quand le remorqueur a fini sa manoeuvre d'accostage, nous nous présentons à nouveau contre lui, l'équipage vient à tribord prendre nos bouts, nous amarre, ça roule! Fermeture des portes, montée de l'eau... la routine!!! C'est là que je pourrais vous donner des chiffres : tonnes d'eau à la minute, capacité des tuyaux, âge du capitaine... Mais non. Ou si peu...

Chaque écluse peut contenir un bateau à la norme Panamax : 32 mètre de largeur maxi, 250 mètre de long, tirant d'eau de 12 mètres, un tel navire peut transporter environ 4 000 conteneurs evp (équivalent vingt pied soit 5,90 m de long). Bien sûr, nous ne passons pas avec un tel monstre, enfin, pas tout de suite...

On largue nos aussières, nous nous décollons, le remorqueur avance, ça se passe un peu mieux. Nous arrivons dans le lac Miraflores, long d'un mille environ, entrée dans la troisième chambre de l'écluse Pedro Miguel. Amarrage...



Le pont du centenaire.

Valérie va se faire des biceps en bois si ça continue... Championne de lancer!!! L'eau monte toujours, et quand enfin les dernières portes s'ouvrent, nous pouvons partir devant le remorqueur, ce qui nous permet de ne pas subir encore une fois son flux d'eau au moment où il met les gaz. Nous voilà 27 mètres plus haut (9 mètres par écluse) et dans l'eau douce. C'est ça surtout qui nous plaît, la coque a bien besoin de changer de flore... Pomper l'eau douce à l'évier, le rêve!!! Un étroit chenal d'environ 15 milles nous mène dans le lac Gatun. De chaque côté, les marches creusées vers 1880 - 85 par les ouvriers amenés des Antilles ou d'Afrique, sous la direction de Ferdinand de Lesseps, passage Culebra, de sinistre mémoire, où les ouvriers tombaient comme des mouches (jusqu'à 40 morts par jour..) atteints par la fièvre jaune et autres maladies dues aux moustiques, en plus des accidents de chantier habituels. Rien n'a changé, on reconnaît le paysage vu sur les photos au musée, il s'en est fallu de peu que de Lesseps ne réussisse. Mais nos amis les yankees ne voyaient

pas les choses ainsi, et les travaux ont cessé, la banqueroute consommée, le canal abandonné. Les américains ont repris le projet 50 ans plus tard, avec d'autres moyens, après avoir favorisé une révolution qui créa ce nouveau pays, le Panama, en fait un morceau arraché à la Colombie. Le canal a ouvert pour la première fois en 1914, il vient de fêter ses 100 ans. On a pu voir au passage les travaux des prochaines écluses qui doivent être terminées début 2016. Dimensions des écluses : 427 m sur 55 m de large et 18,3 m de profondeur, ce qui permettra de faire passer des 12 000 evp. Malgré les moyens "modernes", à voir les machines creuser et pousser la roche, on a l'impression de voir des fourmis essayer de déménager un immeuble de 15 étages... Mais les fourmis ont de la patience... les hommes aussi, mais il faut des sous, et au Panama, comme partout, une partie des fonds se perd en route, ce qui retarde les travaux qui auraient dû se conclure maintenant.

Mais foin de rêver!!! il faut nourrir notre homme!! Aux fourneaux!! Il est déjà plus d'11 h 1/2, plus le temps de grand chose, une salade, du porc frit, des haricots rouges (indispensable ) et du riz blanc. Le pilote apprécie la cuisine française!! et en redemande... Le pauvre a bien du mal à trouver de l'ombre, il se glisse sous la bôme... impossible de remettre le taud de soleil comme prévu, il y a trop de vent.



La couleur de l'eau est un vrai miracle, terre de sienne clair, elle passe à l'ocre plus clair encore, puis elle se teinte de vert, passant par une couleur jamais vue pour moi : couleur jus de canne à sucre. Très joli!!! Entrée dans le lac Gatun après avoir contourné l'île "argile colorée" (Barro Colorado). Le chenal suit l'ancien lit du rio Chagres, il est très actif, beaucoup de trafic, alors le pilote décide de nous faire prendre un raccourci... super, on adore ça. Après le virage de la péninsule Bohio, nous tournons à droite pour embouquer le "banana channel". Délimité par de simples bouées non éclairées, il empunte l'ancien tracé du chemin de fer qui permettait la liaison entre Panama city et Colon. De chaque côté on voit dépasser les troncs des arbres qui ont été inondés il y a plus de 100 ans. Les barrages sur le rio Chagres ont permis l'inondation d'une énorme surface de forêt, et nous slalomons maintenant entre deux montagnes... devenues les îles Tigres. Sur notre droite, la carte indique partout 20 mètres d'eau, mais nous voyons les troncs émerger, ce qui veut dire que ces géants ont toujours le pied planté, 20 mètres plus bas, baignant depuis tout ce temps. J'imagine ce qu'a dû être ce passage à ses débuts, alors que les arbres portaient encore feuilles et ramure... Un voyage dans le temps. Le pilote est tout excité, il n'est pas venu là depuis longtemps, il cherche ses bouées, stresse un peu... il n'en voit que deux... moi, je vois les quatre... mais il est heureux de rompre sa routine.

Il est environ 3h quand le pilote nous dirige vers la côte, une bouée où nous devons nous amarrer pour attendre le prochain pilote qui arrivera à 8 heures ce soir... passage des écluses à 10h... de nuit.

Première chose : plouf!!! Il fait si chaud que nous plongeons avec délices dans une eau douce qui a retrouvé une couleur bleue plus qu'invitante. Eh! attention! on coule là dedans!! Et puis nous prend, bien sûr, la fièvre nettoyeuse... lessive, rinçage des couverts, vaisselle, rebain, replouf, "Geronimo!!!!" crie Gaston en se jetant du bout du bout-hors, et les crocos n'ont qu'à bien se tenir!!! Les singes hurleurs font un petit concert. Il faut aussi songer à la sieste, car la nuit sera longue. Repas à 7h, et à 8h juste, le pilote arrive.

Il est américain semble-t-il, en fait, il est né à Panama du temps où les américains

contrôlaient le canal, il est donc panaméen, mais ça ne se voit guère. On sait déjà qu'il y aura du retard, les écluses d'entrée sont retardées, ce qui retarde aussi notre sortie. Le pilote fera des heures sup... C'est souvent on dirait. Nous serons à nouveau à couple du même remorqueur, du connu donc, la nouveauté est que nous passerons avec un gros navire qui entrera après nous. Côté Gatun, les 3 chambres sont à la suite. Nous entrons tout en haut, l'eau se videra afin de descendre jusqu'à l'Atlantique. Impossible de savoir si Pacifique et Atlantique sont à des hauteurs différentes, mais dans la mesure où l'Atlantique côté Caraïbe n'a pas de marée tandis que le Pacifique côté Amérique a des marées de 6 mètres au moins, difficile de faire des comparaisons.

Il fait nuit, mais on y voit comme en plein jour quasiment, un porte containers chinois se présente derrière nous, les remorqueurs l'approchent tout doucement, puis, des "mules", locomotives longeant les écluses, prennent ses amarres, deux à l'avant de chaque côté, et sans doute autant à l'arrière, les mules avancent tout doucement pour guider tout droit le bateau qui touche quasiment des deux côtés. Les locomotives ont les roues qui reviennent sous le rail central ce qui évite que l'engin ne chute à l'eau quand il tire sur les aussières métalliques. Impressionnant l'eau que ça pousse un si gros bateau, il bouche tout le paysage!!! Nous sommes bien amarrés, heureusement. Les portes se ferment, nous sommes aux premières loges, juste devant les portes, on voit en contrebas la prochaine écluse qui nous attend. 15 minutes plus tard, on se détache et les portes s'ouvrent, attention au flux, tout se passe bien. Pascalou a préparé une touline pour Valérie, c'est plus facile à lancer que la lourde amarre bleue. Dès que notre remorqueur est amarré, on se recolle à lui. Ce pilote ci est plus bavard, il nous parle du prochain canal qui utilisera le même système que tous les autres canaux du monde : des remorqueurs pour guider les bateaux. Il pense que le système de locomotive est vraiment parfait, seulement 2 accidents en 100 ans, pas si mal! Ces engins ont été fabriqués sur mesure il y a 100 ans, ils sont entretenus soigneusement. Faire refaire les mêmes coûterait trop cher... Il nous raconte aussi tout ce qu'on manque en passant de nuit : les crocos de la sortie : deux grosses bêtes de plus de 4 mètres, c'est pas une blague... les singes hurleurs et les lamantins qu'il voit de temps en temps, il en reste donc.



On voit sous les trois petites lumières à droite la petite locomotive qui tire le navire. En cherchant, on voit aussi celle de gauche.

Troisième écluse, le pilote presse Pascalou d'avancer, mais le remorqueur n'a pas fini sa manoeuvre, ses moteurs sont toujours en marche. Le bateau chinois avance assez vite aussi, ce qui envoie de l'eau devant lui, difficile d'aller où on veut. On arrive à couple trop vite, les marins ne sont pas là, notre parre-battage coince, tire, tire, et le bout craque, la bouée part dans le courant. Le flux des moteurs nous rejette, personne pour prendre nos amarres... on lance tout de même les pointes, les marins arrivent enfin mais un peu tard, nous nous sommes éloignés, très difficile de revenir sans les gardes, avec juste les deux pointes. Pascalou fait ronfler le Daf, avant, arrière, avant, arrière... et on recolle. Ouf! que d'émotions!



Nous voyons l'Atlantique en contre bas, le pilote appelle le port pour nous autoriser à mouiller sur les "flats" dans le port de Cristobal. Après une demi heure de canal, nous le déposons sur sa pilotine et mouillons enfin, il est minuit et demi. Tout autour, des lumières, les feux de chantier du prochain canal sont tout blancs, très forts, et plein de porte-containers déchargent jour et nuit sur les quais alentour. Pascalou sort les bouteilles... c'est la fête!!! on s'arsouille un petit peu pour fêter le retour dans les eaux de "la maison"... et on se couche après l'heure des citrouilles. (qui arrivent toujours à minuit, comme chacun sait) (Oh là là!!! elle est plus très claire celle- là...)



Les flats de jour, beaucoup de bateaux qui attendent leur tour pour passer côté Pacifique.