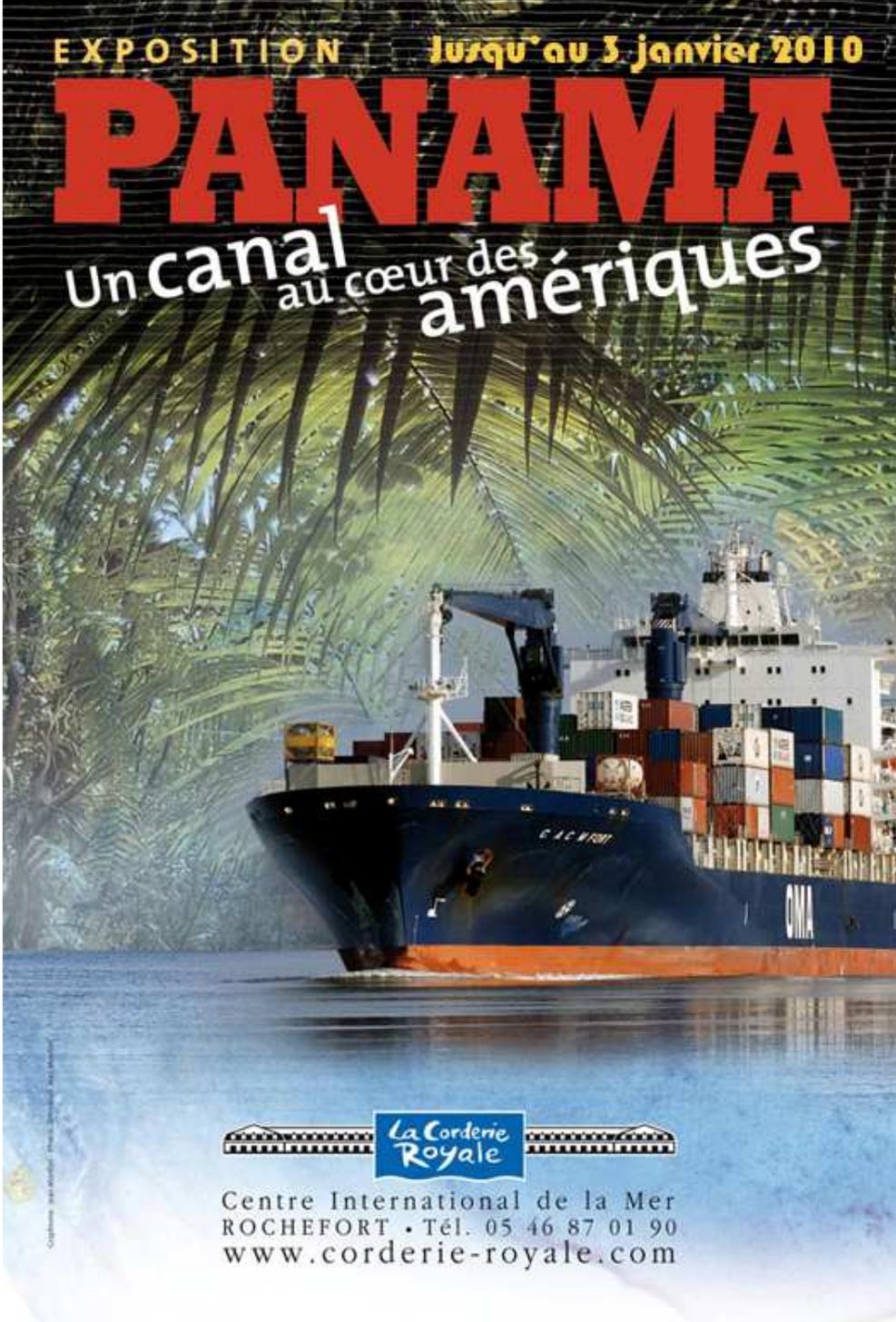


Exposition

PANAMA

UN CANAL AU CŒUR DES AMERIQUES

Centre International de la Mer
La Corderie Royale / Rochefort
(Charente Maritime, France)



EXPOSITION Jusqu'au 3 janvier 2010

PANAMA

Un canal au cœur des américaines

© Philippe van Marrewijk - Photo: S. G. / A. M. / A. M.

La Corderie Royale

Centre International de la Mer
ROCHEFORT • Tél. 05 46 87 01 90
www.corderie-royale.com

Contact presse

Marie-France Poletti

05 46 87 88 80 / 06 26 74 30 70

communication@corderie-royale.com

www.corderie-royale.com

Exposition
PANAMA
UN CANAL AU CŒUR DES AMERIQUES
Centre International de la Mer
La Corderie Royale / Rochefort

> Sommaire

Communiqué de presse

Le propos

Le plan de l'exposition

Iconographies disponibles

Bibliographie

Générique

Infos pratiques

> Communiqué de presse



Exposition

PANAMA

UN CANAL AU CŒUR DES AMÉRIQUES

Jusqu'au 3 janvier 2010

Centre International de la Mer

La Corderie Royale / ROCHEFORT

La Corderie Royale retrace l'odyssée du canal de Panama, un chantier titanesque qui a ouvert une voie indispensable au commerce maritime mondial.

On a fait passer des bateaux par-dessus les montagnes...

Depuis 1914, le Panama, ce bout de terre entre les deux Amériques, est coupé par un canal reliant les océans Atlantique et Pacifique. Cet ouvrage gigantesque, créé « pour le bénéfice du monde », n'aurait pas existé sans quelques esprits visionnaires du XIXe siècle et la volonté des Etats-Unis.

Les pionniers du canal, ceux qui se sont frayé un passage dans la forêt tropicale, qui ont creusé la masse rocheuse, ont une très large part dans l'exposition : illustration sonore, photographies, cartes, documents d'archives, témoignent de cette épopée.

Un chantier titanesque

Les travaux lancés dès 1879 par les Français (Lucien Napoléon Bonaparte Wyse, Armand Reclus et Ferdinand de Lesseps, le « héros » du Canal de Suez) annoncent une formidable ambition mais se soldent par un terrible échec et un scandale politique retentissant.

Une borne interactive permet à chacun de faire l'état des lieux du chantier en 1886.

En 1904, les Américains prennent la suite de la construction pour la mener à son terme. Des films de 1906 et 1912 ainsi que des photographies stéréoscopiques donnent vie à ce chantier hors normes.

Les nouveaux défis d'aujourd'hui

Le canal est aujourd'hui au cœur de l'actualité : face à l'explosion du commerce maritime, les autorités du Panama ont entrepris son élargissement et la réalisation d'écluses plus importantes. Bientôt, les plus gros navires, les *Post-panamax* en provenance de Chine, pourront alimenter la côte Est des Etats-Unis.

Quels sont les enjeux de cet accroissement de trafic ? Pour illustrer le propos, un grand globe terrestre, manipulable par le public, figure les routes maritimes majeures et situe le canal par rapport aux autres grands passages : Malacca, Suez, Ouessant... laissant en suspens la question du passage du Nord-Ouest.

Autour de l'exposition :

A la Librairie Maritime : une sélection d'ouvrages pour prolonger la visite, dont la publication du CIM *Panama, un canal au cœur des Amériques*, sixième opus de la collection des « Cahiers de la Corderie ».

Notre service Médiation culturelle propose : des visites guidées et des animations, pour adultes, enfants et scolaires (en français, en espagnol ou en anglais), informations sur demande.

Contact presse : Marie-France Poletti / Marlène Violet-Martin (dossiers et visuels disponibles sur demande)
05 46 87 88 80 / 06 26 74 30 70 / communication@corderie-royale.com



Centre International de la Mer
BP 50 108 – 17 303 ROCHEFORT CEDEX

> Le propos

PANAMA

UN CANAL AU CŒUR DES AMÉRIQUES

Jusqu'au 3 janvier 2010

Centre International de la Mer
La Corderie Royale / ROCHEFORT



Une nouvelle fois la Corderie Royale – CIM explore un territoire maritime, une voie de navigation qui marque la relation de l'homme à l'océan, aux autres rivages. Après le mythique cap Horn en 2003, c'est le canal de Panama qui est à l'honneur.

Un canal pour relier deux océans : c'était le rêve de tant d'hommes depuis plusieurs siècles. Exploration de la forêt tropicale, percement des montagnes, lutte contre un environnement hostile : c'est au prix de nombreux obstacles, que le Canal de Panama est devenu, aujourd'hui, une des artères stratégiques de la mondialisation.

Les trois temps de l'exposition

HISTORIQUE : LE CREUSEMENT

Le temps des explorateurs

Depuis la découverte de l'Amérique, le Panama est un point de passage névralgique. Les conquistadores, en quête de nouvelles routes maritimes pour exploiter les richesses du Nouveau Monde, le découvriront en 1501 et Charles Quint, roi d'Espagne, évoquera pour la première fois, en 1534, l'idée de construire un canal. L'entreprise se révélera irréalisable.

Ainsi, jusqu'au XXème siècle, une seule route maritime est empruntée depuis les ports atlantiques pour transporter les marchandises vers l'ouest américain et vers l'Océanie : le Cap Horn. Il fallait trouver un autre passage entre l'Atlantique et le Pacifique.

Jusqu'en 1879, plusieurs tracés sont possibles.

Panama permettrait la route la plus courte mais au prix d'un défi colossal : creuser une montagne pour unir les deux océans.

Un défi pas irréaliste au regard de la réussite du Canal de Suez (1869). Dans la foulée, deux Français, Lucien Napoléon Bonaparte Wyse et Armand Reclus, sont mandatés pour effectuer une mission de repérage pour le percement d'un canal. Après de longs mois passés à gravir des montagnes, à ouvrir des voies à la machette dans la forêt impénétrable, les Français proposent un tracé.

Contact presse

Marie-France Poletti

05 46 87 88 80 / 06 26 74 30 70

communication@corderie-royale.com

www.corderie-royale.com

Un défi humain, un canal français



Dès 1881, sous la direction de Ferdinand de Lesseps — le héros du canal de Suez — les travaux commencent dans l'isthme. Le meilleur matériel de l'époque est employé, des millions de mètres cubes de terre déblayés, les travaux avancent.

Mais peu à peu, le Panama révèle son vrai visage. Le climat mine les esprits, la fièvre jaune s'abat sur les employés, la saison des pluies — sept mois durant — ruine tous les travaux d'excavation effectués. La montagne à entailler ne se laisse pas faire. Et le gouffre financier s'annonce.

Malgré les nombreux emprunts sollicités et l'argent récolté, l'entêtement de Lesseps à vouloir faire un canal à niveau constant, les entraves du gouvernement, les calomnies de la presse et l'hécatombe des ouvriers sur le chantier contribuent à ruiner le projet. La compagnie fait faillite. Un scandale énorme éclate.

Pourtant une autre solution est encore envisageable : la construction d'un canal à écluses. Mais la perte de confiance dans ce projet devenu improbable et le manque d'énergie pour continuer, participent à l'abandon du chantier par les Français.

En 1903, le Panama devient indépendant et le canal est concédé aux Etats-Unis.

Fort de l'expérience des Français, les Américains vont mettre en place une véritable organisation industrielle en changeant d'échelle. D'importants moyens financiers, des techniques perfectionnées, un matériel colossal, l'utilisation systématique des chemins de fer pour le transport, des mesures sanitaires strictes pour enrayer la fièvre jaune permettent de poursuivre le chantier.



Les Américains reprennent le projet de construction d'écluses et de barrages envisagé tardivement par les Français. Les navires traverseront le canal sur plusieurs niveaux et les travaux seront plus simples à réaliser.

Dix ans encore de travaux titanesques, le projet se concrétise enfin : le canal est inauguré le 15 août 1914, le SS ANCON est le premier bateau à le franchir sur toute sa longueur.



Contact presse

Marie-France Poletti

05 46 87 88 80 / 06 26 74 30 70

communication@corderie-royale.com

www.corderie-royale.com

TECHNIQUE : LE FONCTIONNEMENT DU CANAL

Le choix du canal à écluses a permis de moins creuser la montagne. De 95 mètres au départ, la montagne a été réduite à 26 mètres. Les bateaux passent l'obstacle grâce à trois jeux d'écluses (Gatún côté Atlantique, Pedro Miguel et Miraflores côté Pacifique).



La dimension de ces écluses — 33,50 m de large, 320 de long — correspond à la taille du plus grand cuirassé américain de l'époque, ce qui explique que 76 % de la flotte mondiale puisse encore y passer.

Dirigés par un pilote du canal, les bateaux sont pris en charge à l'entrée des écluses par une armée de lamaneurs. Le but : amener les plus gros navires à franchir des barrières à peine plus larges à l'aide de *mulas*, petites locomotives électriques placées de part et d'autre (jusqu'à 8 *mulas* pour les plus gros bateaux).

8 minutes pour se remplir, les bateaux mettent 1 heure 30 environ pour franchir l'ensemble des trois écluses et 9 heures en moyenne pour l'ensemble du canal : 80 km sont ainsi franchis entre les collines et la jungle tropicale.

Ainsi calés dans le milieu de l'ouvrage, les navires sont guidés de niveau en niveau. Chaque écluse met

ECONOMIE ET COMMERCE MONDIAL

Construit « pour le bénéfice du monde », le canal de Panama s'inscrit parmi les grandes routes maritimes en répondant aux besoins de la mondialisation des échanges.

Il aura permis de gagner des milliers de kilomètres, de favoriser les échanges Asie / côte Est des Etats-Unis notamment, d'acheminer 65 % du trafic maritime des Etats-Unis, 5 % du trafic mondial.

Aujourd'hui, il accueille chaque année, environ 12 000 bateaux et les files d'attente à l'entrée s'allongent. Le canal est saturé et n'est plus à l'échelle de l'explosion du trafic.

Certains navires de commerces, appelés Post-panamax ou over-panamax, trop larges, ne peuvent pas passer. Or, le trafic de porte-conteneurs devrait quadrupler d'ici 20 ans. Une « mise aux normes » s'impose.

Le canal est au cœur de l'actualité. Depuis septembre 2007 des travaux d'élargissement sont en cours pour accueillir de plus gros bateaux grâce à de nouvelles écluses.

Le canal gardera-t-il son rôle stratégique dans les échanges commerciaux futurs ?

Sans doute puisque le commerce maritime s'accroît toujours.



Contact presse

Marie-France Poletti

05 46 87 88 80 / 06 26 74 30 70

communication@corderie-royale.com

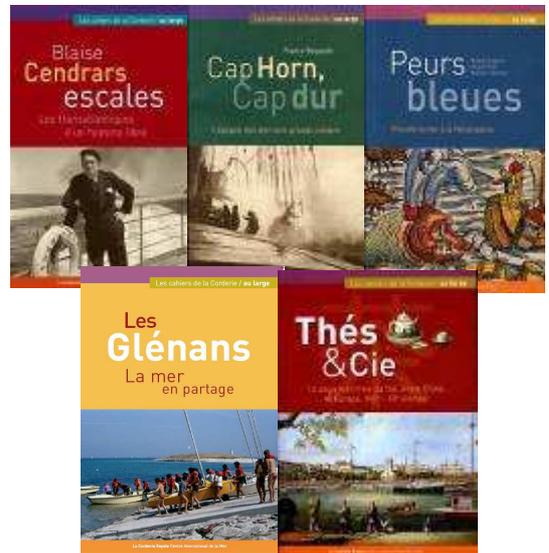
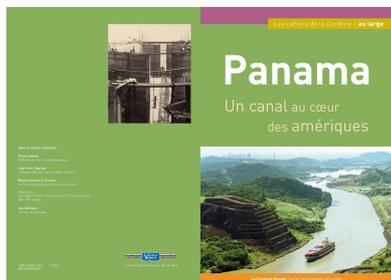
www.corderie-royale.com



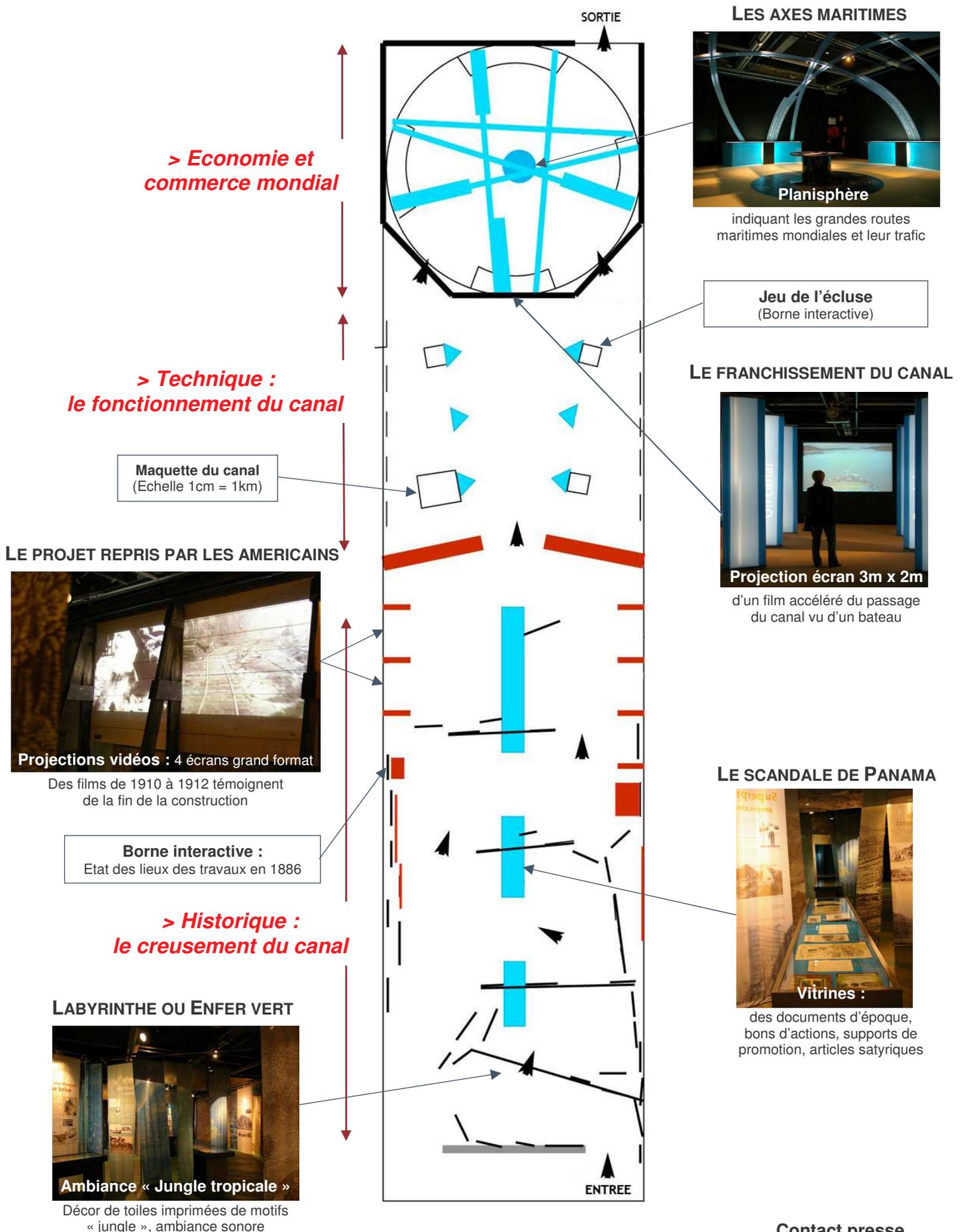
La publication

Autour de l'exposition, retrouvez le sixième opus de la **collection des « cahiers de la corderie »**, éditée par le Centre International de la Mer.

En vente à la **Librairie Maritime (11.50 €)** et sur le site www.livre-mer.com.



> Le plan de l'exposition (330 m²)

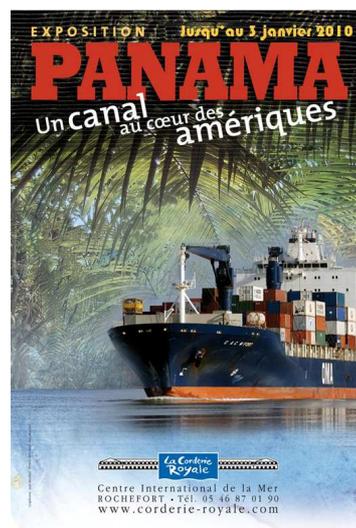


> Iconographie disponible

Les images proposées sont utilisables sur demande de fichiers informatiques. Elles sont libres de droits sous réserve de citations des crédits.



Inauguration officielle du canal - 15 août 1914
Coll. Autorité du Canal de Panama



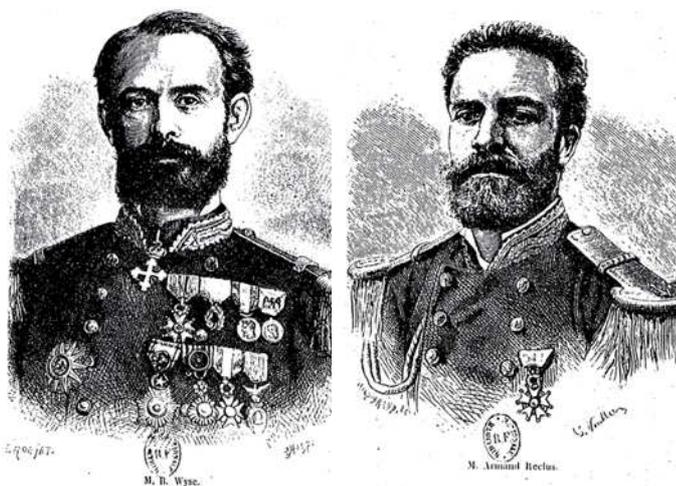
Visuel de l'exposition © CIM



Excavateur en marche - Culebra - vers 1905
Coll. Autorité du Canal de Panama



Construction d'une écluse - vers 1910
Coll. Autorité du Canal de Panama



Gravures de Wyse et Reclus - vers 1880
Coll. Bibliothèque Sainte-Foy-La-Grande



Construction d'une porte d'écluse - après 1910
US Army Corps of engineers, Office of History



Ecluses de Gatún - côté Atlantique
Photo : Autorité du Canal de Panama



Entrée de deux porte-conteneurs dans
les écluses de Gatún
Photo : Autorité du Canal de Panama



Porte-conteneurs guidés par les locomotives
(mulas) à l'entrée d'une écluse
Photo : Autorité du Canal de Panama



Porte-conteneurs dans la Culebra - janvier 2008
Photo : Michaël Liborio / Centre International de la Mer



Vue aérienne de la Culebra
Photo : Autorité du Canal de Panama



Croisement de porte-conteneurs sur le canal
Photo : Autorité du Canal de Panama

> Bibliographie

HISTOIRE

- **François Trotet**, *Le Panama*, Karthala, 2000 ;
- **Gérard Fauconnier**, *Panama, Armand Reclus et le canal des deux océans*, Atlantica, 2004 ;
- **Joseph Joss**, *Guadeloupéens et Martiniquais au canal de Panama, histoire d'une émigration*, Harmattan, 2004 ;
- **Guy Fargette**, *Eurotunnel Panama, deux grands défis de l'histoire*, Harmattan, 2000 ;
- **Jean-Yves Mollier**, *Le scandale de Panama*, Fayard, 1991 ;
- **Richard Perruchoud**, *Le régime de neutralité de Panama*, PUF, 1983 ;
- **Collectif**, *Panama, un canal au cœur des Amériques*, Collection Les Cahiers de La Corderie – La Corderie Royale – CIM (Rochefort), 2008 ;

ETHNOLOGIE - TEMOIGNAGES

- **Jean-Marie Gustave Le Clézio**, *La fête chantée et autres essais de thème amérindien*, Gallimard, 1997 ;
- **Pierre Delannoy**, *Putu madre ! Descente de l'Amérique Centrale*, Aube, 2007 ;
- **Michel Perrin**, *Les tableaux Kuna*, Arthaud, 1998 ;
- **Michel Malherbe**, *Parlons Kuna, une langue amérindienne du Panama*, Harmattan, 2006 ;

LITTERATURE

- **John Le Carré**, *Le Tailleur de Panama*, Seuil, 1997
- **Blaise Cendrars**, *Poésie complète* tome 1, Denoël, 2005 ;
- *Voyager avec Cendrars*, Quinzaine Littéraire ;
- **Georges Simenon**, *Quartier nègre*, Folio, 2006 : polar avec le scandale de Panama en toile de fond ;
- **les auteurs colombiens** : Gabriel Garcia Marquez, Alvaro Mutis, Fernando Vallejos ;

LES ROMANS HISTORIQUE

la grande fresque des travailleurs français venus participer au chantier du canal au XIXème

- **Claude Michelet**, *Le grand sillon* (Tome 3 des « Promesses du ciel et de la terre »), Robert Laffont, 2002 ;
- **Jean-Michel Thibaux**, *La fille de Panama* puis *Tempête sur Panama*, Presses de la Cité, 2002-2003 ;

CARNETS DE BORD, VOYAGES EN CARGO

- **Christophe Philibert**, *Le canal de Panama*, Non Lieu, 2007 ;
- **Emmelene Landon**, *Tour du monde en porte-conteneurs*, Gallimard, 2003 ;
- **Hugo Verlomme**, *Guide des voyages en cargos et small ships*, Equateurs, 2006 ;
- **John Mac Phee**, *Cargos*, Payot, 1993 ;

GUIDES TOURISME

- *Panama*, Edition Lonely planet, 2008, en anglais ;
- *Panama*, Edition Ulysse, 2006 ;
- *Panama la Vieja et la casco Viejo*, Edition Unesco, 2006, guide Unesco du patrimoine mondial : livre-plan-DVD ;

Contact presse

Marie-France Poletti

05 46 87 88 80 / 06 26 74 30 70

communication@corderie-royale.com

www.corderie-royale.com

> Générique

PANAMA

UN CANAL AU CŒUR DES AMERIQUES

Une exposition produite par

La Corderie Royale - Centre International de la Mer

Directeur :

Emmanuel de Fontainieu

Commissaire de l'exposition : Michaël Liborio

Assistante réalisation : Ariane Léandri

Recherches iconographiques et documentaires : Chloé Sauvalle

Scénographe :

Claire Girard

Textes :

Romuald Lacoste (ISEMAR)

Ariane Léandri

Création graphique :

Jean Monfort

Régie, construction décors et lumières :

Pascal Liorit

David Noir & Robert Maurisseau, Stéphane Chapron et Grégory Philippe

Illustration sonore :

Cristal Production, Rochefort

En partenariat avec :

Autorité du Canal de Panama (Autoridad del Canal de Panamá, ACP), Panama

Institut Supérieur d'Economie Maritime de Nantes – Saint-Nazaire (ISEMAR)

Et la participation de :

Société de Géographie, Rochefort

Bibliothèque municipale, Sainte-Foy-La-Grande

Bibliothèque municipale, Rochefort

Archives départementales de la Charente-Maritime, La Rochelle

Bibliothèque Nationale de France, département Cartes et Plans, Paris

Ambassade du Panama, Paris

Ambassade de France, Panama

Remerciements à :

Christian Moreau, Michel Bacot, Éric Hoyez, Georges Krebs, Alain Nebout

Contact presse

Marie-France Poletti

05 46 87 88 80 / 06 26 74 30 70

communication@corderie-royale.com

www.corderie-royale.com

> Infos pratiques - Tél : 05 46 87 01 90 - www.corderie-royale.com

Situation :



Accès

A10/A837, sortie 31, à 20mn de la Rochelle, 1h15 de Bordeaux, à 1h30 de Poitiers, 2h de Nantes/Tours

Aéroport La Rochelle-Ile de Ré

TGV La Rochelle/Paris 2h50 et liaison jusqu'à la gare de Rochefort

Parking bus gratuit côté Corderie (Rue Toufaire, accès au site par les jardins de la Marine)

Ouverture au public

Tous les jours sauf 1^{er} janvier et 25 décembre - Fermeture annuelle du 5 au 30 janvier 2009

D'avril à septembre : 9h-19h

D'octobre à mars : 10h-12h30 et 14h-18h

Horaires des visites guidées de la Corderie Royale

	Tous les jours
Janvier à juin	10h30, 14h30 et 17h
Juillet - Août	Animation en continu tous les jours de 9h à 19h
Septembre à décembre	10h30, 14h30 et 17h

Tarifs 2009

Visite libre	Visite guidée et juillet-août
6-15 ans : 2,50 €	6-15 ans : 3,50 €
Réduit : 5,00 €	Réduit : 7,00 €
Adulte : 6,00 €	Adulte : 8,00 €

Gratuit pour les moins de 6 ans

Pour les groupes (à partir de 15 personnes) :

Tarifs spéciaux, possibilité de visites en langues étrangères

Renseignements et réservation : 05 46 87 81 40 - resa@corderie-royale.com

Pour les scolaires

Contactez le Service pédagogique : 05 46 87 88 84 - actionpedagogique@corderie-royale.com

Contact presse

Marie-France Poletti

05 46 87 88 80 / 06 26 74 30 70

communication@corderie-royale.com

www.corderie-royale.com



Centre International de la Mer
BP 50 108 - 17 303 ROCHEFORT CEDEX
Tél. 05 46 87 01 90 - Fax 05 46 99 02 16
www.corderie-royale.com
www.livre-mer.com



Le Centre International de la Mer est une association Loi 1901 créée en 1985, labellisée Centre de Culture Scientifique, Technique et Industrielle. Il bénéficie du soutien du Ministère de la Culture et de la Communication, du Conseil Régional Poitou-Charentes, du Conseil Général de Charente Maritime, de la ville de Rochefort.

