LA VÉRITÉ SUR PANAMA

LE RELÈVEMENT POSSIBLE

PAR

Gustave de BELOT

Prix : 1 Franc

EN VENTE

Au Comité de vigilance et de protection des Porteurs de Titres de Panama

56, Rue de la Victoire, 56

PARIS

ET CHEZ TOUS LES LIBRAIRES

LA VÉRITÉ

SUR

PANAMA

AUX PORTEURS DE TITRES

ET A TOUS LES INTÉRESSÉS

DU CANAL INTEROCÉANIQUE DE PANAMA

Français j'aime le pays natal; ayant parcouru l'Univers, j'apprécie d'autant mieux notre chère patrie, généreuse, brave, prompte à l'enthousiasme, et aussi, hélas, au découragement.

Depuis nos malheurs immérités je suis toujours hanté par l'idée de..... de revoir nos anciennes frontières. Comme les généraux Billot, Boulanger, Davoust, Lewall, Négrier et tous leurs braves frères d'armes ; de même que mes compatriotes, grands et petits, je ne pense qu'au relèvement de la Patrie, à sa gloire, à son bonheur.

Ayant habité de longues années l'Amérique, et étudié ce continent immense du détroit de Behring à la Terre de Feu, je me suis souvent demandé, si, en présence des dangers que nous fait courir la triple alliance, il était permis à un citoyen Français, fut-il grand comme le monde, d'amener et d'exposer notre épargne presque entière à Panama.

J'excuse et comprends le Tonkin, c'était un agrandissement de la patrie, et si c'est une erreur, la grandeur du but l'explique ; il y a des morts il est vrai, mais mourir pour la France est une grande et belle chose...

Quelle excuse trouver à l'envoi, sans compensation possible ni probable, de deux milliards comme entrée de jeu, à Panama ?

Et avec les deux milliards, que de morts aussi. Et cela sans le prestige de la gloire et sans pouvoir se dire qu'ils mouraient pour la France !

Que de canons, que de fusils, que de chemins de fer stratégiques, que de forts, représentent ces deux milliards fruit de nos sueurs ; et au point de vue des travaux paci-

fiques n'eussent-ils pas été mieux et plus patriotiquement employés à créer Paris port de mer ou à creuser le canal des Deux-Mers de Bordeaux à Cette, ces deux œuvres vitales, qui auraient donné et rendront à la France la suprématie financière et commerciale ?

C'est parceque j'ai des doutes patriotiques et scientifiques, plus que des doutes hélas, sur le Panama, que j'ai écrit cet opuscule, sans autre but que de provoquer la discussion sincère et loyale sur le Canal interocéanique et l'œuvre actuelle de M. de Lesseps.

Mes premiers documents ont été colligés à l'époque où, obscur et modeste serviteur de la France, j'étais son représentant en qualité de vice-consul, dans la capitale de la République du Salvador.

En 1865, j'eus l'honneur d'adresser à M. Drouin de Lhuys, un rapport sur l'Amérique Centrale, dans lequel la question du Panama et du Nicaragua était étudiée avec le soin minutieux d'un homme jaloux de son devoir.

Depuis cette date mon opinion sur le Panama est faite, mes études postérieures et de nouveaux voyages n'ont fait que confirmer mes convictions.

C'est le résultat de ces modestes et consciencieux travaux que je soumets aujourd'hui à mes concitoyens.

Ils pourront juger de toute l'étendue du mal ; mais ils verront aussi que pour si grand qu'il soit, pour nombreuses et graves que soient les fautes commises, tout peut encore se réparer, au grand profit de tous les intéressés.

Et c'est là surtout le véritable motif qui a guidé ma plume, et m'a dicté les pages qui vont suivre.

C'est sans orgueil ni fausse modestie, je le déclare ici, que je crois avoir trouvé les moyens quasi-assurés de sauver l'œuvre compromise ou tout au moins d'en atténuer, dans une forte mesure, les conséquences désastreuses.

Et si le Grand Français, trouvait étrange ou hardi qu'un obscur..... se permette... en critiquant le passé, de donner un conseil pour l'avenir.

Nous lui rappellerions la jolie fable du bon Lafontaine intitulée *le Lion et le Rat,* et dont la morale est formulée ainsi :

On a souvent besoin de plus petit que soi.

LA VÉRITÉ SUR PANAMA

PREMIÈRE PARTIE

Introduction

Dans un pays libre, la vérité finit toujours par percer, timidement d'abord, mais enfin éclatante. En est-il ainsi chez nous ?

Non, car la vérité vraie n'a jamais été connue, et la lumière n'est pas encore faite sur l'affaire du Panama. En effet, au milieu des publications multiples qui ont la prétention de guider le monde politique et financier, trois feuilles ont seules eu le courage d'avertir l'épargne française des déceptions et du cataclysme final inévitable, qui l'attendaient dans cette gigantesque aventure.

M. Paul Leroy-Beaulieu, membre de l'Institut, professeur d'économie politique au Collège de France, a écrit dans l'*Économiste* des rapports remarquables à ce sujet, et les actionnaires et obligataires du Panama auraient le plus grand intérêt à les lire et à les méditer.

La Finance nouvelle a publié des documents puisés, suivant son habitude, aux sources les plus sûres, et absolument irréfutables sur le canal projeté, enfin un vaillant écrivain, M. E. Taine, combat aussi le bon combat pour le triomphe de la vérité, dans l'*Étoile de France*.

A part ces rares et brillantes exceptions, auxqu'elles il faut joindre MM. Menier frères publicistes, toute la presse, unanimement rangée en bataille sous le commandement en chef du Grand Français, et aveuglée par son prestige, conduit notre épargne nationale s'engloutir dans les marais sans fond du Panama.

La France a malheureusement presque toujours apporté dans ses opérations financières ou commerciales, comme elle le fait parfois dans ses affaires politiques, les défauts et les qualités du tempérament national et de son caractère généreux, enthousiaste et prime-sautier. Elle s'engoue facilement d'une affaire ou d'un homme, elle met dans les

questions à discuter, des raisons de sentiment ou d'amour-propre national, et devient ainsi trop souvent victime d'un enthousiasme irréfléchi, auquel succède un découragement profond et irraisonné.

Chez nous, la panique suit trop vite l'enthousiasme, rien n'est modéré, toujours les extrêmes.

C'est ce qu'on a pu voir récemment encore dans l'immense désastre financier de l'Union Générale. C'est ce qui arrivera forcément, et sur une bien autre échelle, avec l'affaire du Panama.

Aujourd'hui, de même que sous la monarchie, nos aïeux éblouis par le mirage d'un fantastique Mississipi, se précipitèrent à la suite du célèbre Law, un honnête homme, mais un illuminé ; de même, à l'heure actuelle, sans études ni réflexions, nous suivons le Grand Français, un loyal aussi, un vaillant certes, mais mal informé, mal renseigné, tout à fait trompé, dans une véritable odyssée, dont la fin inévitable sera un désastre plus grandiose que celui de la rue Quincampoix

Ce que nous nous proposons de dévoiler ici, nous ne le faisons aucunement par hostilité personnelle contre M. de Lesseps, et nous soutiendrions certainement son œuvre, si nous ne voyions au bout, la ruine assurée de ceux qui ont confiance en son étoile ; mais nous considérons comme un devoir d'éclairer à la fois et sa religion surprise, et celle de nos concitoyens, qu'inconsciemment sans doute, il conduit à la catastrophe finale.

Si nous nous permettons de parler du Panama, c'est que cette question nous est particulièrement familière et que nous la suivons depuis plus de trente ans, comme le prouveront les extraits des brochures et les articles de journaux que nous avons publiés en 1865, 1867, 1869 et 1878 ; c'est que, avant même qu'il fût question d'un canal interocéanique à niveau, nous avions parcouru les territoires que le canal doit traverser, et que, ayant rempli dans les contrées du Centre Amérique, les fonctions consulaires, nous avons pu, aussi bien que personne, apprécier les difficultés ou plutôt les impossibilités matérielles et financières de cette entreprise, qualifiée à tort de française, et qui ne produira en France que ruines et déceptions.

M. de Lesseps est jusqu'ici un homme heureux ; porté

par son premier succès, tout lui réussit, et ce qui suffirait à démonétiser une autre popularité, ne fait qu'augmenter et vivifier la sienne. Il a pu dire et écrire que : «l'Allemagne est la sœur naturelle de la France» et ce paradoxe plus qu'osé, ne lui a pas même été reproché, et pourtant... Caïn aussi, était le frère d'Abel !...

Eh bien, si l'Allemagne est tant que cela la sœur naturelle de la France, le Grand Français devrait bien nous montrer les millions qu'elle a mis dans l'affaire française du Panama.

L'Allemagne connait la géographie, a des milliers de ses fils en Amérique, et est moins facile à l'enthousiasme que sa naïve sœur, elle n'a pas placé un mark dans l'affaire ; elle garde ses millions et nos milliards pour des œuvres patriotiques, pour des œuvres allemandes, et au lieu de les enfouir en Amérique, elle creuse chez elle le canal qui unira la mer du Nord à la Baltique, et permettra à la flotte allemande de passer d'une mer à l'autre, sans périls ni risques, et de s'abriter contre les attaques ou les poursuites des marines rivales.

La France pendant ce temps, néglige son canal projeté *des deux mers* qui rendrait sa flotte invincible, supprimerait Gibraltar et lui assurerait la suprématie dans la Méditerranée, ce lac qui devrait être exclusivement français.

Voilà le canal maritime national, l'œuvre vraiment française que vous eussiez dû entreprendre, qui eut été digne de vous, Grand Français !... Là, point de mécomptes, et sécurité absolue du capital ; en cas de déception de ce côté, l'entreprise eut toujours profité à la grandeur de la France dont elle eut décuplé le commerce de transit, où elle eut contribué à la destruction du philloxera, où elle eut fourni un abri assuré à toutes nos flottes ; mais n'anticipons pas, nous examinerons tout dans l'affaire du Panama, et ce aux multiples points de vue, légal, technique, financier et *surtout national*.

Toutefois avant d'entamer la tâche que nous avons entreprise, on nous permettra d'établir à la fois, notre absolue bonne foi et notre compétence incontestable dans les questions que nous nous proposons de traiter.

Nous n'ignorons pas que notre situation est délicate : écrivain obscur et sans notoriété, sachant d'avance que la presse française est toute entière inféodée à l'œuvre qu'à

tort, elle considère comme nationale, et qu'elle nous sera hostile et en tous cas indifférente, nous devons avant tout exciper de notre bonne foi et en justifier.

Cela nous sera facile, en publiant ici, comme nous l'avons dit plus haut, des extraits de brochures ou des articles de journaux dont nous sommes l'auteur, et qui ont paru il y a plus de vingt ans.

En les lisant, nos lecteurs pourront voir que sans être prophète, nous avons alors prédit tout ce qui se passe actuellement dans l'isthme, et à son sujet.

Hélas, nous voudrions bien nous être trompé alors, et avoir tort aujourd'hui !

Malheureusement les faits nous donnent raison.

Nous nous attendons aux attaques les plus violentes et les plus passionnées, on dira que nous avons intérêt à la chute de cette affaire où tant de capitaux français sont engagés, engloutis devrait-on dire, on dira que nous faisons du chantage...

Ici qu'on nous permette une observation : M. de Lesseps est tout-puissant, de sa part tout est bien, rien n'étonne, rien ne surprend ; il a pu affirmer, sans soulever une indignation patriotique, que l'Allemagne qui a bombardé nos villes ouvertes, qui a incendié nos villages, pillé nos maisons, qui a fusillé des vieillards, des femmes et des enfants, qui a démembré la patrie, est notre sœur naturelle. Quel *tolle* général n'eut pas soulevé pareille affirmation émise par tout autre.

Et si un écrivain obscur, mais de bonne foi attaque l'œuvre de M. de Lesseps, c'est un chanteur !

Cependant l'écrivain a habité Panama, étudié et parcouru l'isthme dans tous les sens, remonté le Chagres en pirogue et franchi la Culebra à dos de mulet ; il connait les difficultés et les impossibilités de l'œuvre, les montre du doigt, avec preuves à l'appui ; c'est un chanteur !

En vain il dira que le capital français a été engagé à la légère, sans études sérieuses ; que les Américains après avoir consacré vingt années et vingt cinq millions aux études d'un canal interocéanique, ont choisi Nicaragua comme le seul point de jonction sérieux et pratique entre les deux océans ; c'est un maître chanteur ! Cela répond à tout.

Nous aurions alors été chanteur de bien bonne heure, et à une époque où notre chant n'avait aucune chance d'être

rémunéré, car depuis 1863, nous disons et écrivons que la coupure par Panama est matériellement et financièrement impossible, qu'elle coûterait au moins cinq millards, et au risque d'ailleurs très envié d'avoir une belle voix, ce qui nous permettrait d'entrer à l'Opéra, nous allons répéter pour nos lecteurs nos chants d'autrefois.

Ce seront de vieilles chansons, mais ne sont-ce pas souvent les meilleures ?

Nous répétons encore, qu'en publiant notre travail nous n'avons nullement l'intention de nous attaquer à la personnalité si populaire et si sympathique de M. de Lesseps qui a attaché son nom à l'œuvre la plus colossale et la plus productive des temps modernes, loin de là ; mais nous ne pouvons empêcher les faits de parler, et les faits ont leur éloquence.

Améric Vespuce eut la fortune inespérée de donner son nom au continent découvert par Christophe Colomb ; le Grand Français, s'inspirant du remarquable travail publié en 1848 à Florence par M. le marquis de Magny, sous forme de rapport adressé à S. S. Grégoire XVI, et les plans et projets de l'École Saint-Simonienne, du Père Enfantin, de Michel Chevalier, Paulin Talabot, etc., etc., s'est voué à l'exécution des projets développés par ces illustres chercheurs, et mettant à profit sa parenté avec S. M. l'empereur Napoléon III, ses relations amicales avec le Khédive et la bienveillance largement intéressée de ce dernier, il a pu mener à bonne fin la première partie du programme : le percement du Suez. Cette affaire est excellente.

Il a voulu ensuite s'attaquer à la seconde partie du programme, et c'est ici qu'il a fait erreur. Autant la percée de Suez était facile, autant la percée du Panama est presque impossible et de plus nuisible aux intérêts français. Si le canal se termine jamais, notre marine et notre commerce n'en tireront qu'un profit infinitésimal ; les seuls peuples à qui il puisse procurer des avantages, sont les Américains, les Anglais et les Allemands.

Mais en admettant qu'il en fût autrement, faudrait-il pour cela mettre l'affaire du Panama sur le même pied que celle du Suez ?

Peut-on comparer la coupure qui, à travers des sables sans consistance, dans un pays plat et sans accident de terrain, a réuni la Méditerranée à la mer Rouge, sans nécessi-

ter aucune œuvre d'art, avec la gigantesque tranchée que notre grand compatriote prétend creuser pour joindre l'Atlantique au Pacifique, en endiguant les vastes et pernicieux marais de Colon Aspinwall, et en éventrant les roches de la Culebra ?

D'ailleurs, pour tout homme sachant penser et réfléchir, y a-t-il parité entre les deux affaires au point de vue des difficultés matérielles et à celui du résultat financier ?

Qui oserait émettre une pareille opinion ?

A Suez des sables, aucun travail d'art, la main-d'œuvre presque pour rien ; à Panama des difficultés inouïes, dont on ne peut se faire une idée qu'en ayant parcouru, à pied, ou à dos de mulet, ou en remontant les fleuves en pirogue, les routes qui franchissent l'isthme de Colon à Panama.

Un des premiers parmi les Européens, nous avons visité ce pays où s'ensevelissent actuellement les millions français, et ce qui est pire des milliers de vies françaises. C'était à l'époque où la fièvre de l'or appelait tous les hommes d'aventure vers les placers californiens.

Nos habitions alors San Salvador (Amérique centrale) où nous avions l'honneur de représenter la France en qualité de vice-consul. Pour éviter la longue traversée du cap Horn, nous décidâmes de franchir l'isthme en un temps où il n'était question ni de chemin de fer, ni à plus forte raison de canal maritime.

Débarqué à Colon, nous remontâmes le Chagres en pirogue, escorté de nombreux caïmans, dont la présence continue n'éveillait pas des idées absolument folâtres, mais jeune et vigoureux alors, rien ne pouvait nous arrêter.

Lorsque le fleuve cessa d'être navigable, nous eûmes recours à la mule, l'animal par excellence pour traverser les montagnes, et grimpant sur les sommets, cotoyant des précipices, traversant les gués des rivières grandes et petites, nous arrivâmes à Emperador où notre petite caravane fut atteinte de la fièvre jaune. Ce ne fut qu'à grand peine que nous atteignîmes Panama, où M. Nadal, un de nos compagnons, n'arriva que pour mourir.

Nous étions brisé par la fièvre et dûmes nous arrêter quelque temps pour nous remettre des fatigues d'une telle traversée, sous un ciel inclément ; mais avide d'apprendre, nous trouvâmes dans les archives de la ville, ou dans des documents qui nous furent communiqués par divers con-

suls, des pièces très intéressantes sur les moyens pratiques d'ouvrir sait *des routes,* soit *un canal* à travers l'isthme.

C'est le fruit des études faites dans ces circonstances, que nous avons publié dans *la Liberté* en 1869, sous forme de brochures chez Dentu en 1865, 1867 et 1869, plus tard, en 1878, dans un journal financier à Paris, et que nous allons faire *réimprimer* pour l'édification des *obligataires et actionnaires du Panama.*

EXTRAIT du livre « les Républiques de l'Amérique Centrale », par Gustave de Belot. — Librairie Dentu, 1867.

Le secret du passage, ce mot, emprunté à un mémoire que Fernand Cortez adressait à la cour de Madrid, en 1528, dix ans après la prise de Mexico, pourrait fournir le titre d'un volume rappelant les efforts de tant d'hommes éminents, qui ont cherché, depuis trois siècles, le véritable passage entre les deux Océans ; efforts dignes d'intérêt, mais dont le récit inspirerait une tristesse profonde.

Que de tentatives depuis Colomb, Cortez-Balbao ! Que de routes accessibles aux lourds charriots, ou seulement aux mules ou aux piétons ! Que de lignes de navigation projetées à travers les fleuves et les lacs ! Que de chemins de fer jallonnés au milieu des défilés sans fin de la Cordillière ! Si notre cadre nous le permettait, nous raconterions bien des dévouements, poussés jusqu'au martyre par tous ceux qui, depuis les Espagnols venus à la suite de Colomb jusqu'aux hommes de notre époque, diplomates, membres du corps consulaire, ingénieurs, négociants, ont cherché la réalisation logique et définitive du grand problème posé par le seizième siècle !...

La première voie interocéanique fut le modeste sentier tracé, à travers les herbages et les rochers de l'itshme de Panama, par Balbao et vingt-cinq de ses compagnons. Les premiers parmi les hommes civilisés, ils purent contempler l'aspect magnifique du Grand Océan.

Mais, hélas ! cet humble chemin, suivi pendant quelques années, caché aujourd'hui par l'herbe des savanes, et dont nul ne saurait retrouver les vestiges, n'est pas sans quelque analogie avec la voie douloureuse que vénèrent

les chrétiens ; celui qui le parcourut le premier allait au martyre. Balbao, le vieux compagnon de Colomb, victime, au fond du centre Amérique, d'intrigues ourdies dans une sacristie d'Espagne, paya de sa tête le crime d'avoir déplu à Fonseca, archevêque de Séville et président du Conseil des Indes.

Depuis ce temps, les hommes d'élite qui ont cherché le passage définitif, ont rêvé un détroit naturel, soit un canal, soit enfin, et ceci est apparu comme une espérance dans ces derniers temps, un chemin de fer, le plus court et le moins dispendieux, au point de vue du transit.

Cortez fit fouiller dans tous les sens les contours sans fin des côtes du Centre Amérique ; depuis le golfe du Mexique jusqu'aux Guyanes, le continent était hermétiquement fermé. Il fallait renoncer à l'espoir de trouver un détroit. On songea dès lors à la création d'un canal.

Dès l'année 1534, les colons établis au Nicaragua signalèrent au Conseil des Indes l'existence des beaux lacs qu'on rencontre dans cet Etat, envoyèrent un tracé à peu près exact du fleuve San Juan, et demandèrent dès cette époque l'exécution même du célèbre projet de jonction préconisé depuis par le prince Louis-Napoléon et par M. Félix Belly.

Malheureusement de semblables propositions devaient être repoussées sans discussion par la cour de Madrid. Elles étaient diamétralement contraires au terrible système colonial qu'elle venait d'inaugurer dans ses immenses possessions, et dont le poids devait, trois siècles durant, écraser l'Amérique.

Le nouveau monde était sa chose, son fief. Elle n'en voulait tirer que des montagnes d'or, que ses galions chargés à pleins bords, apportaient à travers l'Atlantique, et qui lui servaient à solder des armées, à acheter des consciences, à porter des désordres dans toute l'Europe.

La jonction des deux Océans était un projet humanitaire qui n'obtint pas du Conseil des Indes l'intérêt qu'il méritait. Cependant on chargea Cacerès de fonder Valladolid à mi-chemin de la baie de Fonseca et de Puerto-Caballos, et d'établir entre ces deux points, un sentier accessible seulement aux mules.

Le guerrier espagnol accomplit sa mission, et jalonna

de son œil d'aigle la route qu'il appartint à M. Herrai. d'ouvrir au commerce universel, après douze ans d'essai et de travaux qui auraient rebuté une nation moins supérieure que la sienne.

Les années, les siècles passèrent sans changement dans ce régime aussi brutal qu'insensé.

Un jour, le plus grand ministre d'Angleterre, Pitt, voulut reprendre le projet des colons de Nicaragua.

Une expédition anglaise débarqua sur les rives de San Juan. Les habitants hospitaliers du Centre Amérique reçoivent, il est vrai, avec une bienveillance chevaleresque les hommes qui leur apportent le progrès, mais à la condition qu'ils ne le présentent pas sous la forme de vaisseaux de 120 canons ou de chaloupes montées de matelots armés jusqu'aux dents.

Jamais le pavillon britanique n'eut une réception pareille à celle qui lui fut faite par les gens du Nicaragua. Une tradition locale affirme qu'une femme qui fut l'aïeule du président Martinez, se mit à la tête du soulèvement des indigènes. Quatre mille Anglais restèrent sur le champ de bataille. Cependant, au plus fort de la crise, une embarcation anglaise, appelée « Lord Gennain », osa pourtant remonter jusqu'aux lacs et la cascade, près de Castille, à San Carlo, à travers le San Juan ; il est vrai que le lieutenant qui la commandait s'appelait Nelson.

Un jour enfin, d'immenses imprécations retentirent contre l'Espagne, de Lima à Mexico, on déchira son pavillon, on emprisonna ses vice-rois, on battit ses armées, et le mot de liberté, retentissant jusqu'au-delà de l'Atlantique, annonça à la Métropole la fin du despotisme.

En 1823, au sein même de l'Assemblée constituante réunie pour donner un gouvernement nouveau à l'Amérique Centrale, un nicaraguayen, don Antonio Cerda, déclara qu'un passage entre les deux Océans était une œuvre digne d'inaugurer le régime républicain, et réclama solennellement d'un Etat libre ce que le despotisme avait refusé durant trois longs siècles.

Son discours fut couvert d'acclamations, et la coupure du Centre Amérique fut déclarée œuvre nationale.

En ce temps-là, le secret du passage sémblait être exclusivement au San Juan, malgré les déclarations de Humboldt, qui avait indiqué cinq points où le canal était pos-

sible, savoir : Darien, Chaco, en Colombie, Tehuampec, Nicaragua, Panama.

La République à peine née à la liberté, au travail, n'avait pas les ressources nécessaires à l'accomplissement d'une œuvre aussi gigantesque et plutôt humanitaire que nationale. Elle appela à son secours les ingénieurs et les capitaux d'Europe. Le 18 septembre 1824, un projet de traité fut fait entre la maison Barclay et le Gouvernement de l'Union, pour remplir le vœu de l'Assemblée constituante, qui fixait aux lacs le lieu de la coupure. La maison Barclay, après mûr examen, recula devant la difficulté.

Le Gouvernement ne se tint pas pour battu, et au cours de l'année 1826 présenta son projet de percement à deux Sociétés du Nord-Amérique, savoir : au mois de février, à la Compagnie Bourka et Lanos, au mois de juin, à la maison Palmer et C°, de New-York. La première de ces sociétés recula devant un engagement définitif, la seconde présuma trop de ses forces et résilia plus tard, faute de capitaux.

Mais l'idée grandissait et faisait des adeptes en dehors même du territoire de l'Union. Le héros de l'indépendance Bolivar, après avoir pacifié l'Amérique du Sud, songea à tirer parti de son armée et à l'employer à des œuvres de paix.

Il envoya en 1829 plusieurs ingénieurs à Chagres et à Panama, pour étudier la question du percement de l'isthme, Loyd, ingénieur anglais, et le comte Falmack, ingénieur suédois, pour le tracé, et pour les observations barométriques, le docteur Herran.

L'œuvre fut déclarée impossible à cause du peu de débit de la rivière de Chagres. Néanmoins l'idée de percer un canal à cette époque où les voies ferrées étaient inconnues, continuait à enflammer les esprits à ce point qu'un souverain d'Europe s'empara du projet du président Bolivar.

Guillaume III, roi de Hollande, rêva le retour de la gloire maritime de son pays, et envoya à Panama le général Verveer, suivi de nombreux ingénieurs. Les études étaient faites, les capitaux prêts. On donnait le premier coup de pioche, quand arriva la révolution de 1830, la Belgique, par son soulèvement, démembra la monarchie, et Guillaume III, malgré ses généreuses résolutions, avait trop à faire chez lui pour rien fonder en Amérique.

On n'en continua pas moins à chercher le secret du passage ; jamais les alchimiste du moyen-âge, acharnés à la poursuite du grand œuvre, ne remuèrent autant d'idées que les Hispano-Américains entêtés dans leur projet de coupure.

Au mois de juin 1832, au mois d'octobre 1833, la Chambre provinciale de Panama vote une adresse au Congrès, demande la mise à exécution du décret de 1823, déclare que c'est à Chagres que doit déboucher le canal, et s'engage à faire faire à ses frais de nouvelles études. Deux ans après, une concession était donnée au baron Thierry, connu par ses tentatives de colonisation à la Nouvelle-Zélande, où il fut nommé roi. Il ne fut pas plus heureux que ses prédécesseurs ; on eût dit qu'une sorte de fatalité s'attachait à l'entreprise.

Cependant le récit de ces généreux efforts avait traversé la mer du Mexique, et était arrivé au Congrès de Washington, qui, prenant une glorieuse initiative, envoyait sur les lieux le colonel Biddle. Nouvelle fatalité, Biddle, mandataire infidèle, traita en son nom avec le gouvernement de la Nouvelle-Grenade, et fonda une société qui ne tarda pas à crouler faute de capitaux. La maison A. Joly de Sablas-Salomon et C°, de la Guadeloupe, reprit vainement son privilège, d'accord avec le Congrès de Bogota, elle ne fut pas plus heureuse.

Il est évident qu'il y avait dans tous ces insuccès une cause générale inhérente à l'affaire elle-même ; on le comprendra encore davantage en voyant échouer les efforts suprêmes tentés par des Français cette fois, pour arriver à cette fabuleuse coupure du continent américain.

En 1846, le prince Louis Napoléon, depuis empereur des Français, publia une remarquable étude sur le Centre Amérique et la jonction possible des deux océans ; il adoptait le passage par le fleuve San-Juan, les lacs de Nicaragua et de Managua, signalés jadis au gouvernement espagnol comme moyen de jonction, par les premiers colons arrivés au Guatemala.

Un canal creusé de main d'homme devait partir de l'extrémité Nord-Ouest, du lac Managua, passer par la ville de Leon, la plus peuplée de la République, et aboutir au Pacifique près de Realeja,

Cette publication à raison de la situation personnelle

de l'auteur, et du talent incontestable dont elle témoignait, fit grand bruit et reporta les imaginations sur le problème toujours insoluble, posé par Fernand Cortez. La *Revue Britannique* réimprima l'œuvre du prince, qui, bientôt appelé à de hautes destinées, signa au mois d'avril 1849, avec le chargé d'affaires Castellon du Nicaragua, un traité de concession du canal par San-Juan et les lacs.

Les événements politiques, les soins à donner à l'administration de l'empire, empêchèrent l'empereur des Français de réaliser les rêves du prince Louis ; mais un jeune homme plein d'audace, M. Félix Belly ; aujourd'hui attaché à la rédaction de la Presse, reprit le projet développé dans la brochure de 1846, et parvint à conclure le 1er mai 1858, une convention avec MM. Mora, président de Costa-Rica et Martinez, président du Nicaragua. Le nouveau projet ne suivait pas servilement le précédent, les navires en quittant le San Juan marchaient toujours à l'Ouest sans sortir du grand lac, et gagnaient le Pacifique par un canal taillé à vif dans la montagne à la baie de Salinas.

M. Belly revint en France avec son traité et un avant-projet dû à un ingénieur remarquable M. Thomé de Gamond, qui a fait des travaux pour établir la possibilité d'un tunnel sous-marin de Douvres à Calais. Mais les capitaux européens, solennellement conviés à la grande entreprise, se montrèrent réfractaires, et ce suprême effort en faveur de la canalisation avorta et montra le côté défectueux de l'idée principale. On connut enfin la cause de tant d'échecs successifs.

Humboldt, en indiquant divers points où la coupure était possible, avait raison scientifiquement parlant, mais, absorbé dans ses glorieux travaux, il ne pouvait songer à la question financière ; il manquait d'éléments pour établir une proportion entre le prix de revient et le revenu probable du canal et c'est ce que firent en 1858, les capitalistes de Londres et de Paris.

La dépense nécessitée par le percement était effrayante ; non seulement le cours du San-Juan présentait plusieurs chutes, sortes de reproduction, sur une moindre échelle, de celle du Niagara, mais, en outre, les bords du lac dominaient le niveau des eaux de 160 pieds ; et il fallait

aussi creuser dans la Cordillière, à même le rocher, et pendant plusieurs lieues, des tranchées de 150 pieds de profondeur.

Les actionnaires de la Société auraient contribué à l'édification d'une œuvre d'art splendide, mais ils auraient attendu longtemps les dividendes problématiques.

Tous les points géographiques indiqués par Humboldt présentaient le même caractère de possibilité scientifique et d'impossibilité financière. Alors on songea que la création d'une voie ferrée pourrait bien être la solution du problème; les Américains accoururent, et se livrèrent à des études approfondies sur la question. Seulement, leur âpreté au gain, leur impatience de jouir, les poussèrent, pour aboutir promptement, à construire un chemin de fer, au point le plus défavorable, quoique le plus étroit de l'Isthme américain.

Avec un peu de calme, moins de mercantilisme, ils eussent reconnu qu'ils imposaient à la navigation une route inutile de près de deux mille kilomètres, et que la véritable voie interocéanique , le secret du Passage pour parler comme Cortez, est entre Puerto-Caballos et la Union, sur les territoires du Honduras et du Salvador.

EXTRAIT du livre la République du Salvador, page 66.

Le percement d'un canal par Chagres, à travers l'isthme, est un plan aussi grandiose qu'irréalisable en principe.

On comprend qu'à l'époque où la puissante impulsion de la vapeur était inconnue, les hommes désireux de doter le monde de voies sûres et rapides, aient songé à creuser une tranchée gigantesque à l'endroit où l'isthme américain est le le plus rétréci, afin d'éviter la longue et périlleuse route qui force les navires à doubler le cap Horn, pour pénétrer dans le Pacifique.

Aujourd'hui les hommes pratiques et réellement sérieux comprennent l'impossibilité de cette entreprise et laissent aux voies ferrées, moyen aussi économique que rapide, le soin de réunir les deux Océans.

Mais admettons qu'un canal pût être creusé à travers l'isthme et qu'il fut alimenté par la rivière de Chagres.

Le niveau entre les deux Océans est-il le même ?

Le volume des eaux de la rivière de Chagres est-il suffisant pour alimenter le canal.

Le sol marécageux du versant de l'Atlantique peut-il se prêter au creusement solide du Canal de Panama ?

Voilà, certes, trois questions sérieuses et que la science a résolu par la négative. Aussi persistons-nous à considérer le canal par Chagres comme une impossibilité.....

Et cependant, s'il se trouvait un homme assez hardi et un capital assez puissant pour tenter une œuvre que la couronne d'Espagne n'a pas osé essayer à l'époque où elle était la plus riche du monde, ne rencontrerait-il pas, dans le manque absolu de terminus, un obstacle contre lequel l'or et le génie ne sauraient lutter ?

Nous avons séjourné plusieurs fois dans cette nouvelle ville, dont l'importance gît uniquement dans l'impossibilité de trouver une autre tête de ligne pour la voie ferrée actuelle, et il a été facile de nous convaincre que là, on ne saura jamais trouver les éléments d'un port sûr et commode.

Il est vrai, l'embarquement est facile à Aspinwal ; un môle relie le navire au rivage, et les voyageurs peuvent avec rapidité se rendre à la gare du chemin de fer.

Mais, sans parler d'un climat de feu dont la chaleur suffocante est rendue morbide par les exhalations d'un sol marécageux, les vents du nord se déchaînent avec rage sur une rade que nul obstacle naturel ou artificiel ne protège.

Nous avons vu des navires sombrer à 30 mètres du rivage.

Colon-Aspinwal, malgré sa prospérité et son immense accroissement, ne saura jamais être considéré que comme une rade foraine que des nécessités implacables feront fréquenter. Le jour où le chemin de fer du Honduras serait construit, il perdrait une importance qu'il ne doit qu'au monopole de la ligne de Panama.

Mais si par miracle et malgré les difficultés qui ont fait reculer des empires puissants; le canal était creusé, quel serait son terminus sur le Pacifique ?

La rade d'Aspinwal, sûre, d'ailleurs, quand le terrible vent du nord n'y provoque pas la ruine et la terreur, aurait-elle un abri à fournir aux navires qui en la quittant passeraient dans le Pacifique ?

Le port de Panama pourrait-il être un refuge ? Non; Tous

les navigateurs le connaissent, et ils savent souvent, par une cruelle expérience, que les navires du plus mince tonnage ne sauraient y pénétrer en aucun temps.

Des canots qui parfois ne peuvent accoster le rivage qu'à la haute mer, et des barques de pêcheurs peuvent seulement arriver, sans trouver un abri, dans le port de Panama.

La mer, qui a dû baigner les puissantes murailles de Panama, paraît s'éloigner insensiblement de la ville.

Les flots, poussés par un vent violent, battent seulement, à de rares intervalles les bastions où, sous la domination espagnole, les puissants galions accostaient en sûreté.

Pour s'embarquer, il faut prendre un petit navire dont le fond est souvent la cause de sinistres. Ce petit steamer vous amène à une île située à plusieurs milles de Panama. Là, après un transbordement aussi difficile que coûteux, on part enfin soit pour la Californie, soit pour le Mexique, le Pérou, etc., etc.

Cette façon longue, ennuyeuse, dispendieuse et souvent si difficile de prendre la haute mer, peut-elle se comparer à la sûreté et la rapidité que tout embarquement trouve dans les ports de Caballos ou dans la baie de Fonseca ?

D'ailleurs, ce désavantage que rien ne saurait compenser, ne serait pas le seul que rencontrerait le percement d'un canal, les difficultés matérielles seraient épouvantables, les dépenses immenses. Quant à la vie de ceux qui auraient à l'exécuter, elle courra un danger certain, dont l'effroyable mortalité des travailleurs de la ligne ferrée ne saurait donner une idée.

Chaque traverse du chemin de Panama a coûté la vie à un homme, nous disait sur les lieux un ingénieur américain.

Ce résultat horrible nous paraissait d'autant plus véridique qu'en plein été, et à l'époque de la sécheresse, les émanations méphitiques qui s'exhalaient aux environs de la voie portaient atteinte à notre santé et nous faisaient désirer vivement de sortir de ces lieux, repère périodique du terrible vomito.

Tributaire forcé de la voie ferrée de Panama, nous avons rendu à ce travail gigantesque le témoignage de légitime admiration qui appartient à l'œuvre du génie.

Sans tenir compte du climat d'Aspinwal, des difficultés du port de Panama et des ennuis d'un transbordement souvent dangereux, nous avons pris ce chemin dont le bienfait

est d'éviter de doubler le cap Horn ; mais quel sera le voyageur qui suivra cette route, alors que le chemin du Honduras lui fera éviter le triple inconvénient :

Des ouragans de la mer des Antilles ;

Des dangers de Colon Aspinwal ;

Et des ennuis de Panama ?

Pour les passagers qui iront à San-Francisco, la Chine, le Mexique, l'Amérique australe, le doute n'est pas possible, à la commodité, à la sécurité, ils joindront une immense économie de temps.

Ceux qui se dirigeront vers le sud, au Pérou ou au Chili, trouveront dans la voie nouvelle les mêmes éléments de rapidité que par la voie actuelle, sans y rencontrer les inconvénients que nous avons signalés.

Les constructeurs du chemin de fer de Panama ont accompli un acte de courage qui a été largement rémunéré. Le capital consacré à cette affaire est déjà rentré entre les mains des actionnaires qui ont touché des dividendes de 63 o/o.

Depuis 1865, les Américains ont fait le chemin de fer de New-York à San-Francisco, ce qui a rendu inutile le chemin de Panama qui rapporte *à peine l'intérêt.*

G. de BELOT.

COPIE d'un article publié en 1879 dans le Moniteur des Valeurs à Lots

---

Canal Interocéanique de Panama

Dans quelques jours l'Épargne française va être sollicitée de concourir à la constitution de la Société créée sous le patronage de M. de Lesseps, pour le percement d'un canal interocéanique.

Cette opération est trop importante, elle fait appel à des capitaux trop considérables, pour que le *Moniteur des Valeurs à Lots* ne croie pas de son devoir de faire connaître à ses lecteurs, après un examen sérieux, son appréciation impartiale.

Si jamais personnalité fut respectée et sympathique c'est

à coup sûr celle de M. de Lesseps le hardi promoteur du percement de l'isthme de Suez.

Aussi notre douleur est-elle profonde en discutant une affaire où son nom figure en vedette ; mais l'intérêt national fait taire notre sympathie, car n'avons-nous par charge d'âmes et ne devons-nous pas avant tout veiller aux intérêts de l'épargne française toujours prompte à s'enflammer et à se lancer dans les aventures.

Nous allons, en exprimant notre opinion sur le Canal de Panama, remplir un devoir pénible, mais le capital français nous paraît en péril et nous devons l'éclairer.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, examinons au profit de qui les millions et les milliards français vont être draînés vers l'Amérique.

Quel est notre commerce dans ce pays ?

Où sont nos lignes nationales à vapeur ?

Le plus ignare de nos mousses sait parfaitement qu'à part quelques longs courriers de Bordeaux ou du Havre, notre navigation est insignifiante dans le Pacifique.

De San-Francisco à Valparaiso tous les ports sont desservis plusieurs fois par mois, par les vapeurs américains ou anglais ; quant à la France, nous l'affirmons sans crainte d'être démenti, elle n'a pas une seule chaloupe à vapeur faisant un service régulier. Il y a quelques années une tentative patriotique et courageuse fut essayée par la Compagnie générale transatlantique, elle échoua faute de frêt, et dut renoncer à desservir les ports du Pérou, de l'Equateur, de la Bolivie et du Chili.

Et cependant quels magnifiques navires, quel admirable service offrait la Compagnie Française !

Notre commerce est donc insignifiant, notre navigation presque nulle, et sans réflexions, en véritables Don Quichottes, nous allons lancer des sommes immenses qui seront englouties dans les marais de Colon-Aspinwall et dépensées au grand profit des Anglais et des Américains, dont les flottes commerciales rayonnent et dominent sur tout le Pacifique.

N'avons-nous pas en France des chemins de fer à établir, des canaux à creuser et des routes à construire.

Suez a été une grande idée, généreuse, qui a surtout profité aux Anglais ; mais notre navigation dans la Méditerranée et l'Océan Indien est importante, et nous avions en

outre la Cochinchine, Mahé, Karikal, nos colonies à relier à la mère-patrie.

Mais par Panama, où irons-nous?

Quels sont nos comptoirs dans le Pacifique ?

Rien, rien ! La gloire, fumée vaine à notre époque égoïste et positive, où rien n'est pratiqué, sinon la politique des résultats.

A aucun point de vue, l'affaire de Panama n'est ni française, ni nationale, elle est au contraire diamétralement opposée aux actionnaires du canal de Suez, dont elle va diminuer d'au moins moitié les revenus.

Ce serait friser l'idiotisme de croire un instant que pour aller en Chine, au Japon, aux Indes anglaises ou néerlandaises, dans les riches colonies hollandaises, la puissante marine américaine du Nord qui égale presque à elle seule, les flottes commerciales européennes, prendra la voie de Suez, non elle ira au plus court par Panama.

Si donc Panama voit le fameux canal se percer, les actionnaires du Suez perdront la moitié, ou du moins le tiers de leurs recettes.

Le fait est positif et certain, et nous osons croire que nos dires ne seront pas contestés.

Nous démontrerons plus tard les difficultés presque insurmontables d'un travail auquel ont renoncé les Américains du Nord, et établirons par des chiffres positifs, qu'en cas de succès, les droits de tonnage seront plus qu'insuffisants pour donner un intérêt rémunérateur aux actionnaires.

« Donc, entreprise antinationale, américaine et anglaise » avant tout. Considérée d'ailleurs comme impraticable par » les véritables intéressés. »

On sait que le gouvernement des Etats-Unis a fait des dépenses énormes en frais d'explorations et d'études au travers de l'isthme, et que tous les rapports émanant de l'amirauté ont conclu à l'impossibilité d'un canal latéral à la rivière de Chagres.

Passons au vote du Congrès :

La réunion des savants ingénieurs et diplomates appelés à examiner cette grave question se composait de 135 membres parmi lesquels la section française en fournissait 65.

Sur ces 65 membres, 34 appartenaient à la Société géographique commerciale de Paris, et 14 aux ingénieurs et administrateurs de la Compagnie de Suez.

Pour que cette réunion fut un véritable congrès international, il eut été équitable et national que la France n'y fut représentée que dans des conditions proportionnées à son importance géographique et commerciale.

La possibilité du canal à construire a été votée par 74 membres, 61 ont voté contre ou se sont abstenus.

Parmi ceux qui ont voté contre, on remarque les représentants de la Chambre de commerce de Paris, des ingénieurs civils, de ceux des ponts et chaussées.

Les abstentions furent en majorité, celles des députés de l'Angleterre, des Etats-Unis, de la Hollande et de la Belgique.

Les représentants de l'Amérique centrale, dont deux sont Colombiens, ont voté contre.

C'est donc la Société de géographie de Paris et les ingénieurs et administrateurs du canal de Suez, qui ont fourni en grande partie la faible majorité qui a déclaré possible une entreprise, jugée impraticable par les représentants des marines militaires de l'Angleterre et des Etats-Unis.

Aussi en présence de ce vote, nous avons été péniblement impressionné en lisant le passage du prospectus d'émission :

« Le 29 mai, le Congrès international, réuni en séance » plénière, après avoir reçu communication des rapports » des commissions, votait par 74 voix contre 8 la résolution » suivante : »

Nous sommes persuadés qu'il a échappé à l'examen du loyal et chevaleresque M. de Lesseps, qui n'eut pas permis une interprétation aussi machiavélique du vote que nous avons cité plus haut.

Il y a eu 8 voix contre 58 abstentions, parmi lesquelles celles des représentants des grandes puissances maritimes. L'Angleterre, l'Amérique du Nord n'ont pas voulu froisser M. de Lesseps, mais elles ont protesté par leur silence contre une œuvre que leurs ingénieurs ont déclaré impossible et ruineuse.

Ceux qui ont voté contre, appartiennent aux races hispano-américaines ; nés la plupart sur les lieux, connaissant le pays, ses ressources et son climat mortel, ils n'ont pas voulu assumer devant le monde entier, une terrible responsabilité.

M. Torres Caïcedo, né en Colombie, membre correspondant de notre Institut, ministre du Salvador, à Paris.

A-t-il voté pour ?

L'honorable délégué de Costa-Rica M. Péralta ministre à Londres, homme aussi distingué par son savoir que par son patriotisme, a-t-il sanctionné de son nom cette œuvre qui serait si utile à son pays ; mais qui lui paraît surhumaine ?

Aussi le ministre de Guatemala à Paris et à Londres, dont la haute compétence en ces matières avait déterminé les membres du Congrès à lui confier la vice-présidence de la Commission de statistique, n'a-t-il pas motivé son refus de s'associer à une entreprise qui lui paraît au moins téméraire.

Devant la conduite des Anglais, des Américains, de la plupart des puissances qui ont refusé de s'associer à cette entreprise hasardeuse,

Nous conseillons l'abstention à nos lecteurs.

Nous en appelons à l'avenir.

Le vote a été émis par 47 Français et quelques étrangers.

Les grandes puissances maritimes s'abstiennent, imitons leur sage réserve.

D'ailleurs si l'entreprise eut été jugée bonne, les Américains l'eussent accomplie sans notre concours.

Enfin les diplomates nés dans le pays et qui ont un intérêt vital à la réussite de l'affaire, sont presque tous contre le projet actuel, le considérant avec raison comme ruineux, impraticable, et tenté dans le plus malsain pays des deux continents.

Le Moniteur des Valeurs à Lots *(3me Année)*

Le Canal de Panama

Tentatives infructueuses pour le percement de l'Isthme.
Difficultés matérielles de l'entreprise.
Calcul établissant l'insuffisance du rendement.
L'attitude des Etats-Unis.

2me ARTICLE

Celui qui écrit ces lignes a habité Panama, publié sur les voies interocéaniques un travail édité à Paris par Dentu, en 1867 ; il ne fait donc que résumer une étude sérieuse, fruit

de longues et patientes périgrinations à travers l'Isthme Américain.

L'épargne française, sollicitée sans trève ni merci par les novateurs trop entreprenants ou par les amateurs d'aventures lointaines, a subi de si rudes atteintes que s'il ne s'agissait que des quatre cents millions demandés pour la souscription des 6 à 7 août, nous laisserions peut-être notre clientèle risquer quelques billets à cette immense loterie.

Malheureusement les quatre cents millions actuellement sollicités, seront à peine quelques gouttes d'eau dans cet autre tonneau des Danaïdes où, à coup sûr, l'épargne nationale doit s'engloutir sans résultats. Quelle nécessité d'aller enfouir nos capitaux disponibles dans les Marais de Colon-Aspinwal, ou dans les bas fonds de basalte de la baie de Panama, alors que tant d'affaires françaises attendent encore les ressources nécessaires à leur mise en œuvre ou à leur parfait développement.

Nous ne voulons pas mettre en doute la bonne foi de l'honorable M. de Lesseps ; mais on peut s'étonner qu'il ait accepté, qu'il ait approuvé aussi facilement des calculs qu'il n'a pu vérifier lui-même ; nous déplorons qu'une personnalité aussi sympathique n'ait pas contrôlé de visu des assertions que l'amiral Ammen et l'ingénieur Menocal ont formellement déclaré ne reposer sur aucune base sérieuse, établies en un mot, avec une légèreté indigne d'un sujet aussi grave.

D'ailleurs, bien avant M. de Lesseps, des hommes éminents avaient cherché à résoudre le gigantesque problème de la jonction des deux Océans.

Pour faire ressortir les hasards du projet préconisé par le créateur du Canal de Suez, nous devons esquisser à grands traits ces tentatives ; elles prouveront que notre opinion s'appuie sur des autorités justement incontestées.

L'idée de la création d'un canal soit à écluses, soit à ciel ouvert, destiné à réunir les deux Océans, n'est pas nouvelle, et il faudrait un volume pour étudier toutes les sérieuses tentatives de jonction des deux mers.

Malheureusement le cadre restreint de notre journal nous astreint à une simple nomenclature chronologique.

Il nous sera facile de prouver que M. de Lesseps, sans connaître le pays, sans avoir examiné sur le terrain les plans de certains ingénieurs, marche de l'avant avec son énergie

habituelle... mais aussi disons-le, avec une légèreté incompréhensible. Est-il donc plus entreprenant, plus habile ou plus savant que ses devanciers ?

Cortez le premier, fit fouiller dans tous les sens, les contours sans fin des côtes du Mexique jusqu'aux Guyanes ; il fallait renoncer à trouver un détroit, on songea dès lors à la création d'un canal.

La jonction des deux Océans étudiée sur les lieux par les premiers savants espagnols, fut jugée irréalisable en 1534, par le conseil des Indes.

Quelques siècles plus tard un des plus grands ministres de l'Angleterre, William Petit, reprit le projet de Fernand Cortez et de Balboa et confia le commandement de l'expédition à l'illustre Nelson qui, monté sur le *Lord Germain,* vint aussi reconnaître l'impossibilité de l'entreprise.

En 1823, à peine l'indépendance des Etats-Unis était-elle proclamée au Centre Amérique, que les Républiques latines s'occupèrent de la grande question du canal maritime ; la concession du canal fut donné à la grande maison de banque, Barclay, qui recula devant la difficulté.

En 1826, deux maisons de New-York, Bourke et Llanos, aidés du banquier Palmer, entreprirent une nouvelle campagne restée infructueuse comme les précédentes.

Humboldt avait indiqué cinq points où l'on pouvait essayer de creuser un canal savoir : Darien, Chaço en Colombie, Tehuantepec, Nicaragua et Panama.

Aussi en 1829, Bolivar, le héros de l'indépendance américaine, voulut-il essayer de dompter la nature en faisant franchir la Cordilière par les navires.

Le grand homme envoya plusieurs ingénieurs à Chagres et à Panama ; Loyd, ingénieur anglais, pour le tracé, Falmack, ingénieur suédois, pour la triangulation, et le physicien Herran, pour les observations barométriques.

Ces savants déclarèrent l'œuvre impossible.

Cependant l'idée de percer un canal continuait à enflammer les esprits à ce point qu'un souverain d'Europe s'empara du projet du président Bolivar.

Guillaume III, roi de Hollande, rêva le retour de la gloire maritime de son pays et envoya à Panama le général Verveer suivi de nombreux ingénieurs.

Plus tard en 1833 nouvel effort ; le congrès donne la concession du canal maritime à un français, le baron Thierry,

qui dût renoncer deux ans plus tard à toute tentative sérieuse.

Nous arrivons maintenant à l'intervention énergique et puissante des Etats-Unis qui, depuis l'envoi à Panama du colonel Bidle en 1838, jusqu'à ces derniers mois, n'ont cessé d'envoyer expéditions sur expéditions, pour en arriver à déclarer par les voix autorisées de l'amiral Ammen et du célèbre ingénieur Menocal, que le Canal de Panama offrait des difficultés insurmontables.

M. de Lesseps sera-t-il plus heureux que, Cortez, Williams Pitt, l'amiral Nelson, le célèbre Bolivar, Guillaume III de Hollande, et que les illustres savants des Etats-Unis qui, depuis vingt ans, examinent l'entreprise sur les lieux, avec tous les moyens que la science et la persévérance mettent à la disposition du plus grand état maritime du monde.

Nous désirons le succès de M. de Lesseps, mais nous n'y croyons pas ; voilà notre conviction sincère.

Le percement du Canal de Panama à Colon-Aspinwal, longeant la rivière de Chagres à travers l'Isthme, est un plan aussi grandiose qu'irréalisable en principe, à moins de dépenses de plusieurs milliards et un temps impossible à préciser.

En admettant que le Canal à niveau puisse être terminé quelque jour, que deviendront pendant l'hiver les eaux de la rivière de Chagres ?

Il est certain qu'il n'existe que deux moyens d'action, ou creuser un nouveau lit à la rivière, ou prendre des mesures pour désensabler le canal rendu impraticable pendant les cinq mois de la saison hivernale.

Tous les Européens qui ont habité les tropiques, savent comme nous que pendant les mois d'avril, mai, juin, juillet, août et septembre, les plus petits ruisselets deviennent de véritables fleuves, d'impétueux torrents d'une violence inouïe, dont on ne peut se faire une idée sous nos climats.

Il est donc de toute nécessité d'endiguer la rivière de Chagres ou d'en détourner le cours.

Nous nous permettons de demander respectueusement à M. de Lesseps, ce qu'il fera de ce fleuve que nous avons vu entraîner dans ses débordements périodiques des rocs et des arbres gigantesques pressés les uns contre les autres, véritables forêts ambulantes, jamais interrompues, roulant

vers la mer avec une vitesse et une force incalculables, et dissimulant par leur épaisseur la surface de l'eau

Il faudra nécessairement, en détournant le cours du Chagres, creuser autour du grand canal, deux rivières, artificielles latérales, d'une longueur et d'une profondeur suffisantes pour faciliter en outre l'écoulement des torrents qui descendent des Cordillières pendant l'hiver, et dont les eaux ne tarderaient pas à ensabler le canal.

Nous avons bien lu dans les rapports des ingénieurs la quantité approximative des mètres de vase, de calcaire, de rocher ou de tuf à enlever, mais à notre profonde stupéfaction, on ne parle ni du fleuve Chagres, ni des travaux nécessités par les pluies de ces pays équatoriaux.

En admettant la possibilité de ce travail, le sol marécageux du versant de l'Atlantique peut-il se prêter au creusement solide du canal de Panama. Ne faudrait-il pas le maçonner ?

Colon-Aspinwal est-il un port qui puisse être le centre d'un commerce ?

Nous avons séjourné plusieurs fois dans cette ville ; ce qui en fait l'importance, c'est l'impossibilité de trouver une autre tête de ligne pour la voie ferrée actuelle, et il a été facile de nous convaincre que Colon-Aspinwall ne saurait jamais fournir les facilités nécessaires à l'établissement d'un port sûr, commode, bien abrité, bien que l'embarquement y soit relativement facile, et qu'au moyen du môle réunissant les navires au rivage, les voyageurs puissent se rendre au chemin de fer sans trop d'embarras.

Nous ne voulons pas nous étendre plus longuement qu'il ne faut sur les terribles inconvénients d'un climat de feu, qui n'est jamais, comme sur certaines côtes, rafraîchi par les brises de la mer, pas plus que sur les exhalaisons morbides produites par le sol marécageux de l'isthme ; mais ce qu'il est important de signaler, ce sont les ravages périodiques causés par les vents du Nord, lorsqu'ils se déchaînent sur cette rade que nul obstacle matériel et artificiel ne protège. Nous avons vu des navires sombrer à trente mètres du rivage.

Mais si par miracle et malgré ces insurmontables difficultés qui maintes fois ont fait hésiter d'autres grandes puissances à entreprendre le percement de l'isthme, le canal de Panama était creusé, quel serait donc son terminus dans l'Océan Pacifique.

La rade d'Aspinwal à peu près sûre quand le terrible vent du Nord ne provoque pas la ruine et la terreur, aurait-elle un abri sûr à offrir aux navires qui, en la quittant, passeraient dans le Pacifique ? Nous venons de dire ce qu'il faut en penser.

La baie de Panama offrirait-elle en ce cas, un refuge aux navires qui traverseraient le canal ? Non, tous les navigateurs la connaissent et savent par expérience que les navires ne peuvent en aucun temps s'approcher du rivage, c'est à peine si les canots et les petites barques peuvent aborder à la marée haute.

La mer qui a dû baigner les puissantes murailles de Panama paraît se retirer constamment, bien que de façon insensible. Pour gagner la haute mer, il faut prendre une barque à fond plat, qui nous amène à une île située à quelques milles de Panama, d'où on peut enfin accoster les navires.

Il faudra donc avant tout, endiguer le port de Colon-Aspinwal et creuser les bords du Pacifique dont le fond est un granit rouge qui défie le fer et la poudre. Mais peut-être la dynamite en viendra-t-elle à bout. En tout cas, ce ne seront pas là les plus grandes difficultés des ingénieurs de M. de Lesseps.

Ces deux colossales entreprises terminées, il restera l'œuvre mère : canaliser les marais sans fond de l'Atlantique, et percer la montagne, c'est-à-dire creuser à ciel ouvert dans la Cordillière.

Il ne s'agit pas simplement ici, comme en Egypte, de déplacer les sables du Désert, dont après tout les puissantes machines Borel et Lavalley et autres eurent assez facilement raison. Mais à Panama, c'est dans le roc, c'est dans le granit, le quartz et le basalte qu'il faudra ouvrir les tranchées sur un espace de 50 kilomètres.

Vraiment est-il logique d'assurer qu'il suffira de quelques centaines de millions et huit années à peine, pour l'exécution de ce projet, alors qu'on demandait dix années et plus cinquante millions pour percer un modeste tunnel à travers le Saint-Gothard.

Mais pour couper la Cordillière c'est par milliards qu'il faudra compter : quand au temps c'est l'inconnu.

Puis que fera-t-on des déblais ; où placera-t-on la quantité énorme de pierres et de roches que l'on aura à extraire, il faudra les déverser à grands frais en pleine mer, c'est-à-dire à dix ou quinze lieues des chantiers.

Quant aux ouvriers il est inutile de songer à en chercher dans le pays ou dans les contrées environnantes, ou les Républiques du Centre Amérique, Costa-Rica, Guatemala, Nicaragua font venir des travailleurs dont elles ont besoin, ou des îles Canaries en leur payant un salaire relativement élevé, variant entre huit à dix francs par jour. Peut-on compter sur les coolies chinois, mais ce peuple surtout industrieux est rebelle, archi-rebelle au travail de la terre.

Restent les fameux vingt mille nègres que l'Empereur du Brésil veut (dit-on) mettre à la disposition de M. de Lesseps; mais une fois débarqués, ils se hâteront de prendre la fuite dans toutes les directions, pour jouir d'une liberté qui pour eux ne consiste que dans une douce oisiveté. D'ailleurs que M. de Lesseps puisse rassembler les travailleurs nécessaires à l'entreprise, la mortalité habituelle dans ces climats meurtriers fera de grands ravages dans cette hardie armée d'envahisseurs pacifiques. Pourra-t-on, en ce cas, renouveler les ouvriers au fur et à mesure que les vides se seront produits dans leurs rangs. Au reste des cinq ou six explorateurs français qui ont suivi MM. Wyse et Reclus dans leurs périgrinations, deux sont morts, un ingénieur et le commandant Bixio, cousin du directeur de la Compagnie des Petites Voitures.

Puis il ne faut pas oublier ce qui s'est passé lors de l'établissement du chemin de fer de Panama. Chaque traverse, nous disait un ingénieur américain, a coûté la vie d'un homme. Ces quelques paroles en disent assez. Pour obtenir des ouvriers on dut promettre la traversée gratuite de New-York à San-Francisco, à tout travailleur qui sacrifierait vingt journées de labeur à la construction de la ligne ferrée.

En résumé, manque absolu de ports ; difficultés matérielles résultant des marais à traverser, des roches à détruire; mortalité des malheureux qu'une fortune ingrate forcera à remuer les vases pestilentielles d'Aspinwall ; voilà ce qu'il faut considérer sérieusement avant de prêter l'oreille aux promesses dorées des promoteurs du Canal de Panama.

Il faut se rappeler aussi que la Compagnie Universelle du Canal de Panama devra payer à la Compagnie américaine du Chemin de fer la valeur réelle de la ligne, et que nos excellents amis les Yankees, ne se dessaisiront de leurs privilèges qu'en échange d'espèces sonnantes.

C'est une somme de 200 millions de francs que M. de Lesseps devra débourser pour l'achat d'une voie de communication qui n'aurait plus de valeur le jour où le canal serait percé.

Voilà donc la moitié du capital demandé actuellement aux souscripteurs, utilisée ou plutôt perdue d'avance.

Nous basons le chiffre de 200 millions sur les produits actuels du chemin de fer de Panama, produits établis d'après les chiffres posés par l'honorable M. Morley, directeur de cette Compagnie.

Son rapport que nous avons sous les yeux donne les bénéfices suivants pour 1888 : 2,114,850 dollars ; or le dollar vaut 5 fr. 30 c.

Il faudra exproprier en outre les divers propriétaires des terrains traversés, d'où il suit que le chemin de fer payé, les expropriés indemnisés, et les apports aux anciens et nouveaux fondateurs du Canal interocéanique assurés, il ne restera pas grand'chose du montant de la première émission des 400 millions, on ne tardera donc pas à faire appel de nouveau au crédit national.

On sait que la tranchée à ciel ouvert de 45 à 80 mètres de hauteur sur 40 à 50 kilomètres de longueur, coûtera seule plus de deux milliards.

Le calcul excessivement fantaisiste qui indique que six millions de tonnes franchiront le canal, ne tient pas devant un examen sérieux et approfondi.

Ceux qui l'ont établi ignorent sans doute que tous les produits du Mexique, Guatemala, du Salvador, du Honduras, de Nicaragua et Costarica sont peu encombrants, puisqu'ils consistent simplement en café, sucre, indigo, vanille, salsepareille, cacao, balsamo, caoutchouc, etc.

La république de Costarica dont les exportations sont le plus élevées n'envoie en Europe que cinq cent mille quintaux de café. Le trafic des cinq autres républiques à l'aller et au retour n'est pas de 250 millions de francs.

Et cependant n'est-ce pas le mouvement commercial de ces pays, qui devra fournir la meilleure part des recettes du canal ?

Le Pérou et l'Equateur amèneraient, il est vrai, leurs guanos et leurs phosphates, mais quant aux marchandises du Chili, elles n'iraient pas payer 15 francs par tonne, puisqu'elles pourront traverser sans acquitter aucun droit, le détroit de Magellan.

Quant au trafic avec l'Inde, la Chine et l'extrême Orient, le Canal de Suez ne restera-t-il pas la voie la plus courte pour les marchandises venant d'Europe. Mais les blés de San-Francisco ? nous dira-t-on, comme si les produits agricoles de cette région, en comprenant même les marchandises exportées ou importées du Centre-Amérique, du Pérou, et l'Equateur, ne pourraient jamais fournir le chiffre exhorbitant de cinq ou six millions de tonnes si légèrement promis aux souscripteurs

Nous aurions été heureux que ce chiffre ait été décomposé et expliqué ; car en additionnant le tonnage des diverses marines qui trafiquent sur les côtes du Pacifique, nous arrivons à peine au tiers du chiffre indiqué dans les prospectus de la nouvelle Compagnie.

Il y a aussi un point sur lequel nous appelons toute l'attention de nos lecteurs. Les cinq Républiques de l'Amérique centrale ne seront bientôt plus tributaires du chemin de fer de Panama, et leurs produits par conséquent ne passeront jamais par le canal en projet ; voici comment :

La République de Guatemala établit un chemin de fer qui dessert les principales villes de son territoire et vient de créer le port d'Isabal, sur l'Atlantique.

Au Honduras la partie achevée des chemins de fer est en exploitation régulière et amène une partie des produits de l'intérieur à Puerto-Caballos sur l'Atlantique. Tôt ou tard cette affaire sera reprise, et le chemin de fer transocéanique achevé.

Dans la République de Costa-Rica, le chemin de fer de Cartago San José et Alajuela touche à l'Atlantique où les Anglais ont déjà établi une ligne à vapeurs à Port-Simon ; il ne faudra donc compter en rien sur les frêts du Centre Amérique qui, à l'heure où nous écrivons, sont dirigés sur l'Europe par la voie la plus courte et la moins coûteuse, c'est à dire, nous le répétons par les différents ports de l'Atlantique ; mais la commission technique a été mal informée et ses calculs sont complètement inexats, soit dit sans allusion, à son vice-président M. Crisanto Medina, ministre de la Guatemala, qui connaissant, les lieux, les chemins de fer en construction et le produit réel du transit par Panama, a voté résolument contre l'entreprise, ce dont d'ailleurs nous le félicitons.

Aussi sans tenir compte de la concurrence impossible à

soutenir des chemins de fer de Guatemala, du Honduras, (exploités sur Omoa), de San-José à Limon, et de la navigation par les lacs de Nicaragua et le Rio San-Juan, et en admettant que pour être agréable à M. de Lesseps, les Républiques du Centre Amérique consentent à perdre dix jours de navigation pour avoir le plaisir de respirer l'air balsamique de Colon, nous pouvons, d'après les statistiques récentes, évaluer à un million de tonnes, les marchandises qui passeraient par le canal.

D'où des recettes à peine suffisantes pour payer les frais.

En résumé, une seule voie navigable est possible ; celle qui, en utilisant les lacs de ce nom, passe par le Nicaragua.

D'ailleurs, nous apprenons que plusieurs capitalistes américains, malgré la campagne de M. de Lesseps, songent à poursuivre l'exécution de cette idée. Quant à nous, nous avons la conviction que cette voie par les lacs de Nicaragua sera effectuée, commencée, voulons-nous dire avant peu. Ce jour là, que vaudront les actions de Panama.

Le *Times* en Angleterre, a reconnu l'impossibilité et les difficultés énormes de l'entreprise. Quant aux journaux de New-York, tels que le *World*, le *Hérald* etc, ils ne cessent de crier sur tous les tons que jamais affaire sérieuse n'a été entreprise aussi légèrement ; c'est un tolle général au-delà de l'Atlantique, les Etats-Unis aussi bien que les Républiques centre-américaines sont contre le projet de M. de Lesseps, ou se sont abstenus.

Pour une aussi colossale entreprise l'appui matériel des Etats-Unis était indispensable et M. de Lesseps aurait dû l'acquérir à tout prix.

Voici ce que nous lisons dans un des derniers numéros du *New-York Hérald*.

« Dans son rapport sur le Congrès tenu à Paris pour le « percement de l'isthme de Panama, l'amiral Ammen recom- « mande la formation d'une commission composée des plus « habiles ingénieurs de l'armée américaine réunis aux ingé- » nieurs civils d'Amérique et d'Europe, afin que cette com- « mission étudie sérieusement la question du canal, sans se « préoccuper des intérêts opposés à la concession obtenue « par les ingénieurs français.

« L'ingénieur de marine Ménocal qui a accompagné « l'amiral Ammen à Paris, a écrit en même temps que le « Congrès tenu à Paris, a offert ceci de particulier, que les

« plans ont été faits, et les dépenses évaluées, sans aucune « connaissance des localités et des conditions du pays ».

Que pense M. de Lesseps d'un pareil coup de boutoir.

Ajoutons que le général Burnside, un des plus illustres lieutenants du général Grant dans la terrible guerre de sécession, a appelé l'attention de la Chambre haute sur une entreprise qu'il considère comme nuisible à sa patrie.

Pour notre part, après un séjour de plusieurs mois à Panama, nous partageons l'opinion du commandant Lall de la marine américaine qui a déclaré, après de longues études, qu'un capital de mille millions de dollars, soit cinq milliards de francs, serait indispensable pour percer la Cordillière à Panama.

Cette somme énorme, si elle pouvait être demandée à l'épargne française, profiterait-elle à la mère-patrie ? Non, cent fois non, elle serait dépensée en pure perte pour nous.

Notre commerce, notre industrie, notre marine ne devront à l'ouverture du canal de Panama aucun développement appréciable, la marine américaine et la marine anglaise en profiteraient seules dans une mesure sensible.

Laissons donc à d'autres puissances plus directement intéressées, le coûteux honneur de réaliser le projet rêvé par les premiers conquérants espagnols ; quant à nous, français, abstenons-nous de pareilles aventures.

GUSTAVE DE BELOT.

Août 1879.

On le voit, nous avions prévu les phases pénibles que devait subir l'entreprise, mais l'heure n'est pas aux récriminations. Notre triomphe serait trop facile. Ce que nous désirons, c'est, si faire se peut, sauver une partie de l'épargne française, et cet écrit, en dénonçant le mal, indiquera aussi un remède.

SECONDE PARTIE

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

L'exposé qu'on vient de lire établit notre entière bonne foi, et quelqu'envie qu'on en puisse avoir, il sera difficile de nous faire passer pour un de ces littérateurs faméliques ou éhontés qui font de leur plume une escopette pour contraindre à la charité.

Notre crainte d'être confondu avec ces personnages louches, est si grande, que nous n'avons voulu livrer notre travail à la publicité qu'après l'émission du 12 courant ; car pour tant que notre conscience soit tranquille, il ne saurait nous convenir d'être accusé de chantage par le Grand Français.

Au reste le résultat de cette émission importe bien peu ; la Compagnie admet comme suffisante une souscription de 400,000 obligations, et quel sera alors ce résultat ? Une goutte d'eau dans le gouffre sans fond qui se nomme Panama.

Il ne nous convient pas non plus d'étudier par le détail, les origines de l'affaire ; mais que nos lecteurs sachent bien, que nous avons eu des relations amicales avec Don Antonio Gogorza, qui a cédé à MM. général Turr, Bonaparte Wise et autres, la concession qu'il avait obtenue du Gouvernement colombien.

Quel os décharné et misérable a-t-on donné au véritable promoteur de l'entreprise ?.....

Quel prix fantastique a-t-on donné à ces cessionnaires d'une concession qui ne leur avait coûté que soixante mille francs ?.....

Nous pourrions le dire ici, nous le savons, mais on nous accuserait de chantage.

Si les porteurs de titres du Panama demandent des comptes, on sera forcé de le faire connaître.

Ce que nous savons nous confirme plus que jamais dans l'idée que nous nous sommes formée sur Panama, d'après l'ingénieur Aspinwall, et la lecture des rapports de

MM. Ammen et Menocal, savants et pratiques américains.

Au moment où nous écrivons ces lignes, après informations sincères, sérieuses et sévèrement contrôlées, il est établi que le col de la Culebra n'est creusé que jusqu'à la cote 85 sur 110, et ce en 7 années de travail ; que depuis le mois de septembre les travaux sont presque suspendus et arrêtés dans tout l'Isthme, qu'on n'a pas même commencé le barrage de Gamboa et la dérivation de Chagres qui, seulement dans une seule section, de Gamboa à Buena-Vista. est traversé 18 fois par le tracé du Canal, dérivation sans laquelle aucun travail sérieux ne peut se faire ; et qu'il est *mathématiquement* impossible, comme nous allons l'établir, de terminer l'entreprise, même en la restreignant au Canal à écluses, dans les délais affirmés par M. de Lesseps.

Dans notre deuxième partie, nous allons résumer loyalement et sans parti pris, l'Etat des travaux, la situation financière de la Compagnie, les droits des porteurs de titres, et les moyens pratiques suivant nous, *de remédier au mal* ou *tout au* moins de *l'atténuer dans la mesure du possible.*

On nous assure que les administrateurs, que le Directeur même de la Compagnie, ont l'intention de quitter au plus tôt le navire qui menace de sombrer ; quelque opinion que nous puissions avoir sur leur compte, nous ne voulons pas le croire ; le capitaine et ses officiers quittent les derniers le vaisseau, en cas de naufrage.

S'ils agissaient autrement, cette désertion laisserait subsister et aggraverait encore toutes les responsabilités encourues.

Il serait prudent d'y réfléchir.

Dans le cours de ce modeste travail. nous ferons aussi justice de l'appellation de *nationale* donnée trop libéralement par les intéressés, à des entreprises qui, Suez, Corinthe ou Panama, sont des affaires de pure spéculation.

Ce que nous considérons comme une faute lourde, et dont les conséquences peuvent être désastreuses pour la République, comme un acte anti-français par excellence, c'est le vote des Chambres qui, sans études sérieuses, sans connaissances économiques ou géographiques, ont donné par leur autorisation que rien ne justifiait, l'estampille nationale à *une œuvre nullement française.*

Les noms de MM. Goirand, Achard et autres opposants, resteront comme des exemples de sagesse et de loyauté.

Nous ignorons pour quels motifs MM. Le Guay, Henri Maret et *tutti quanti*, opposés à la première émission d'obligations à lots, ont trouvé leur chemin de Damas pour la seconde ; peu nous chaut du reste.

Si nous croyons à leur probité, ils ont fait preuve d'une ignorance absolue de nos intérêts politiques et commerciaux en Amérique, et de ceux de votre épargne nationale.

Quoi qu'il en soit, le paysan français, le bas de laine si cher à M. de Lesseps, a cru à la garantie ou tout au moins à la recommandation de l'Etat ; il s'est dit avec son gros bon sens, que le Gouvernement d'un pays comme la France, ayant des consuls, des officiers de marine, des ingénieurs, qui doivent connaître l'affaire, devait être renseigné, et n'autoriserait pas l'émission, si cette émission faisait courir des risques à nos épargnes.

Le Gouvernement n'avait pas le droit de se désintéreser de la question, ce role d'Ane de Buridan qui ne sait de quel coté se retourner, répugne au caractère Français, et jamais le souscripteur de l'obligation à lots ne comprendra que tel a été pourtant le role du cabinet.

Il devait être pour ou contre l'émission des valeurs à lots ; en n'étant ni pour ni contre, et en donnant l'autorisation, de quelques restrictions qu'on l'ait accompagnée, on a donné à l'entreprise l'estampille nationale, et on en a accepté la responsabilité.

Aucune mention sur les affiches et documents de la Compagnie du Canal, ne prévaudra contre le fait de l'autorisation.

Eh bien, lorsqu'on se trouve en face de la triple alliance, lorsque notre armement n'est pas complet, que notre flotte est insuffisante, que nos forts manquent de coupoles et de revêtements en béton, on ne laisse pas ainsi, d'un cœur léger, partir nos milliards pour Panama, sans aucun ou presque aucun espoir de retour.

Mais sont-ils partis pour Panama ?

Nos lecteurs apprécieront.

A notre humble avis, les Chambres sont responsables vis-à-vis du pays des conséquences désastreuses de cette autorisation, et le Gouvernement de la République aura à compter avec les justes plaintes des 650 mille porteurs de

titres du Panama, quoique en bonne justice les derniers souscripteurs seuls pussent récriminer contre lui.

Oui, M. de Lesseps, le grand Français, devait demander au gouvernement d'émettre des valeurs à lots ; mais pour faire de Paris un port de mer, mais pour creuser le canal des Deux Mers entre l'Atlantique et la Méditerranée, deux œuvres françaises et patriotiques, surtout aujourd'hui que des accords se dévoilent entre l'Angleterre et l'Italie !

Mais Panama ?... Eh bien, Panama eût été fait par ceux à qui seulement il peut profiter, les Anglais ou les Américains.

Mais n'insistons pas, ne cherchons pas les mobiles qui ont pu dicter les préférences du Grand Français.

Les Allemands creusent leur canal national de la Baltique à la mer du Nord, les Italiens arment et augmentent chaque jour leur formidable marine, l'Autriche hérisse ses frontières de forteresses et de canons.

Nous, nous envoyons notre argent à Panama.

A Panama ! nous le répétons ici, lorsqu'on a eu l'occasion d'habiter ce pays, et qu'on voit nos millions s'y engloutir sans aucune chance d'aboutir, ou à peu près, on se demande si la France, si Paris surtout, n'est pas un vaste Charenton.

Si encore notre argent était employé à payer des entrepreneurs français, des machines françaises, une partie du moins ne serait pas perdue pour la France ; mais tous ou presque tous les entrepreneurs sont Belges, Hollandais, Anglais, Américains, et lorsque la France possède des usines comme Fives-Lille, Cail, le Creuzot, les Forges et Chantiers de l'Océan, les Batignolles etc., etc., on voit avec stupeur, que les dragues, les excavateurs et tout l'outillage du Canal est tiré de Belgique, des Etats-Unis, d'Angleterre, de sorte que c'est au profit presqu'exclusif de l'Etranger que les bas de laine se vident.

Et l'on se plaint du chômage et de la misère en France !

Quel patriotisme que celui des directeurs de cette entreprise où rien n'est français que notre argent ; notre argent qui peut-être fera défaut au grand jour, et qui nous coûtera alors le plus pur de notre sang !

A notre humble avis encore, si le Grand Français, trop confiant en ses hautes capacités et en sa science, eut laissé la direction des travaux aux pionniers de la première heure, s'il se fut borné à leur donner l'aide de son prestige, s'il eut

gardé des hommes de la valeur de MM. Bonaparte Wise, Reclus, etc., qui presque sans ressources et isolés, avaient fait les études d'avant-projet, l'affaire eut pu être menée plus rapidement et surtout plus honnêtement. En gardant ces messieurs, officiers de marine, rompus aux dangers de la mer et aux intempéries de ce climat terrible, il se fut assuré des auxiliaires précieux.

Mais M. de Lesseps, fort de son succès à Suez, et se laissant guider par des flatteurs intéressés, veut, avec la direction absolue de l'affaire, en garder toutes les responsabilités.

Il est évidemment l'auteur du canal de Suez, et s'il n'en a pas eu le premier l'idée, elle remonte aux anciens Pharaons, il a eu tout au moins le mérite, la chance si on veut, de l'exécuter. Des jaloux prétendent à la vérité. et ils offrent des preuves à l'appui, que le projet exécuté par lui, est l'œuvre du Père Enfantin et des ingénieurs et économistes de l'école Saint-Simonienne, Paulin Talabot, Michel Chevalier, etc.; que les plans, les devis avaient été dressés par ces messieurs, et que si le canal eut été fait par eux et sous leur direction, il eut eu double largeur, ce qui est aujourd'hui reconnu nécessaire, il n'eut pas coûté au-delà de 200 millions. D'après ces jaloux, le rôle de M. de Lesseps se serait borné à faire accepter au khédive les plans et projets du Père Enfantin, dont il avait eu connaissance par ses fonctions consulaires, et, usant de son influence et de celle que lui donnait sa parenté avec l'impératrice, à achever avec 400 millions, ce canal qui ne devait pas en coûter plus de 200.

Ces 200 millions de plus rapportent un gros revenu, mais ils coûtent bien cher à la France.

Laissons Suez et continuons notre démonstration.

Essayons d'arrêter nos compatriotes sur la pente fatale où les a entraînés le prestige du Grand Français et où les pousse la faute du gouvernement qui a autorisé l'émission des obligations à lots.

Il faut garder en France et pour la France l'argent français, il faut cesser de le donner en proie à toutes les nations, amies aujourd'hui, ennemies demain, il faut ne prêter ni un florin aux Autrichiens, ni une lire aux Italiens.

La force de la France est dans ses bas de laine, elle est dans le patriotisme de ses enfants; gardons à l'avenir nos bas de laine pour le jour que nous souhaitons le plus éloi-

gné possible, où les jeunes devront aller à la frontière et où les vieux videront leur sacoche, pendant que les femmes soigneront les blessés ou feront de la charpie. Ce jour-là, les milliards enfouis à Panama nous feront défaut; gardons-nous donc *de continuer seuls* cette œuvre, qu'on présente à tort comme nationale, gardons notre argent pour la patrie qui n'est ni empire, ni monarchie, ni république, mais qui est la France *notre mère à tous*, nous disons *à tous sans exception.*

Les Travaux

Comment ils se sont éxécutés. — Leur état actuel. Le Cubage produit, celui à produire

Avant d'établir le bilan des travaux de la Compagnie, et de dire comment ils s'exécutent, il n'est pas inutile de rechercher ce qui s'est passé à l'origine, car le désordre actuel n'est que la conséquence inévitable des fautes, des gaspillages et des incapacités qui signalèrent les débuts de cette vaste entreprise.

Nous ne remonterons pas aux études anciennes, aux explorations de MM. Wise et Reclus, ni aux vérifications faites sur le terrain par une commission technique accompagnée de M. Ferdinand de Lesseps lui-même; nous ne prendrons l'œuvre qu'à ses véritables débuts, au mois de janvier 1887.

A cette époque l'Emission de 600,000 actions couverte avec enthousiasme, permettait d'entrer sérieusement dans la période active.

Des entrepreneurs sérieux, MM. Couvreux et Hersent, adoptant les calculs des explorateurs et des avant projets, évaluaient à 512 millions de francs les dépenses d'éxécution du Canal et des travaux annexes, non compris cependant les dépenses d'administration, le service des intérêts et les frais généraux divers, qu'on estimait à 88 millions, ce qui

portait à 600 millions le coût total du Canal livré à la navigation.

La Compagnie s'appuyant sur l'opinion de ces entrepreneurs si connus dans le monde des travaux publics, transforma leur appréciation en traité ferme de construction du Canal, et c'est sur l'affirmation erronée, soyons polis, de l'existence de ce traité, que la souscription des actions avait eu le succès qu'on connaît.

On sait aujourd'hui que la Compagnie n'avait avec ces messieurs, qu'un traité les chargeant pendant deux années de la direction des travaux, des études et des commandes de matériel, moyennant une rémunération de 6 p. 0[0 sur les dépenses engagées par eux.

La 1re expédition de personnel partait pour l'Isthme en janvier 1881, elle comprenait d'une part les Ingénieurs et agents des travaux sous la conduite du représentant de MM. Couvreux et Hersent, de l'autre les employés de service administratif dirigés par le représentant supérieur de la Compagnie.

Les pouvoirs de ces deux agents étant mal définis, et mal délimités, ils devaient se heurter à la première occasion, et l'entreprise ne pouvait que souffrir de l'antagonisme de ces deux chefs.

C'est ce qui arriva en effet, et bientôt le Directeur des travaux se sentant paralysé et empêché de sauvegarder les intérêts qui lui étaient confiés, se lança dans des explorations inutiles à travers l'Isthme, jusqu'au jour où atteint par la maladie, il succomba presque subitement.

La responsabilité passait ainsi tout entière entre les mains de l'agent administratif de la Compagnie qui, absolument incompétent en matière de travaux, n'admettait ni les conseils ni les indications des hommes pratiques.

Comment se sont exécutés les Travaux

La combinaison qui mettait MM. Couvreux et Hersent à la tête des travaux, était renversée et tout marchait dans l'Isthme en dépit du bon sens ; les travailleurs s'usaient sans produire un travail utile ; on poursuivait à la vérité les études, les déboisements, les sondages, mais sans méthode, sans unité, sans esprit de suite ; chaque poste changeait à chaque instant de titulaire, et le nouveau s'empressait de

critiquer et de détruire l'œuvre de son prédécesseur ; c'était la toile de Pénélope.

MM. Couvreux et Hersent qui continuaient d'apporter leurs conseils à la Compagnie et dont le nom continuait à couvrir tous ces désordes, voulurent se rendre compte de toute l'étendue du mal, et l'un d'eux partit pour Panama.

Il en revint avec un rapport dont le début constatait que MM. Couvreux et Hersent n'avaient plus la direction des travaux, qu'ils n'étaient plus que des expéditeurs du matériel et des approvisionnements, et que l'agence supérieure de la Compagnie avait assumé et absorbé la direction des travaux, qu'elle gérait dans un sens opposé à la dignité et aux intérêts de la Compagnie.

C'est pendant cette période que fut commencé l'aménagement du port de Colon, aménagement non encore terminé, et dont l'achèvement était pourtant le premier et le plus urgent, car il fallait à l'emplacement du futur port d'entrée du Canal, un bassin capable de répondre aux besoins de la période d'exécution, et de faciliter l'accostage des navires le long des nouveaux quais, indépendants des anciens quais de Colon.

Le non achèvement du port de Colon n'a pas été pour peu dans les difficultés où s'embourbe de plus en plus la Compagnie.

Dans la même année 1881-82 quelques grands chantiers furent ouverts ; le plus important fut établi sur le plateau d'Empérador, en avant du col de la Culebra sur le versant de l'Atlantique. L'altitude du plateau est d'environ 65 mètres au-dessus du niveau de la mer, et le futur canal le traverse sur un parcours d'environ cinq kilomètres.

Le chantier d'Empérador installé d'après les plans et avec l'aptitude pratique de MM. Couvreux et Hersent, fut transformé en une régie intéressée dont le chef et tous les agents devaient toucher des primes sur toutes les économies réalisées, et sur la production des chantiers.

Ces conditions aussi équitables qu'habiles ont donné d'excellentes résultats ; mais MM. Couvreux et Hersent, sous la pression de la direction à Paris, consentirent à signer d'autres traités avec des entrepreneurs américains, dans d'autres conditions.

Il s'agissait des dragages aux deux extrémités du Canal, dans les plaines basses voisines des deux Océans.

Dans l'espoir d'affaiblir le mauvais vouloir des Américains et leur opposition au percement de l'Isthme, on accorda à ces entrepreneurs la faculté d'arrêter les travaux quand bon leur semblait, par un article où il est dit : « seront « considérés comme terrains dragables, les terrains qui « seront assez meubles naturellement ou artificiellement, « pour être attaqués par les dragues de la Compagnie du « Canal, de telle sorte que le rendement de ces appareils ne « descende pas au-dessous de 800 mètres cubes par journée « de travail. »

Ce qui produit ce résultat que chaque fois que l'entreprise américaine est mécontente du terrain rencontré, elle s'arrête et la Compagnie doit payer la suspension des travaux jusqu'à ce que, ayant amené une de ses propres dragues, elle a pu constater s'il est possible ou non d'extraire 800 mètres cubes par journée. On comprend que cette constatation est souvent impossible, et que l'entreprise est absolument maîtresse de marcher ou de s'arrêter quand bon lui semble.

Un autre article du contrat dit que des prix spéciaux devront être fixés à l'amiable dans le cas où les entrepreneurs de dragages rencontreraient dans le tracé du canal, des terrains nécessitant l'emploi de la mine.

Au lieu de se conformer à cette clause, les Américains, sous prétexte qu'ils avaient seulement un contrat de dragage, trouvèrent plus simple d'arrêter le travail, toutes les fois que les dragues trouvaient devant elles un banc de rocher, et d'aviser la Compagnie que le travail, était interrompu, lui laissant le soin de faire disparaître l'obstacle. D'où nombreux arrêts, pour lesquels demandes d'indemnités par ces entrepreneurs aussi pratiques qu'exigeants.

Pour régulariser la situation un fonctionnaire de la Compagnie, muni des pleins pouvoirs du Directeur général absent, rendit un ordre de service prescrivant que chaque drague arrêtée pour cause d'obstacles provenant du terrain, serait comptée, lors du réglement de situation, comme ayant fourni, pendant tout le temps de son arrêt, un travail journalier de 2,500 mètres cubes.

Cette décision prise ainsi par un sous ordre, a été exécutée, et les actionnaires ont non-seulement payé des cubes qui n'ont jamais été exécutés, mais encore ce cube est porté dans les états de situation comme exécuté, alors qu'il est tout entier à extraire.

Un autre article autorisait les entrepreneurs américains à faire construire eux-mêmes leurs dragues, en Amérique, bien entendu, suivant leurs indications, et aux frais de la Compagnie.

Or, ces dragues gigantesques, mais outils absolument impuissants n'ont pas répondu à ce qu'on en attendait, elles ont fait perdre à la Compagnie des années et de nombreux millions. En vertu du premier traité avec les Américains, trois de ces dragues seulement fonctionnaient et devaient extraire six millions de mètres cubes à raison de 9,000 mètres par jour, le tout devant être terminé en 3 ans.

Or, les trois ans expirés, le dixième du travail n'était pas exécuté, et au lieu de se prévaloir du droit de résiliation, on a accordé à la Compagnie américaine *Contracting and Dregging C°*, qui avait si mal rempli ses engagements, le nouveau contrat dans lequel se trouvent les clauses incroyables que nous citons plus haut, et qui produisent pour la Compagnie de si avantageux résultats ; mais encore on leur concède un cube de 30,000,000 à extraire, au lieu du cube de 6,000,000 du premier contrat, qu'elle n'avait pu exécuter.

Bien mieux, par ce contrat, on autorise la Compagnie américaine à fournir elle-même ses dragues, dont le fonctionnement est si régulier et si considérable, et on stipule que la Compagnie leur fera une avance de 450,000 francs, par chaque appareil rendu à pied d'œuvre, cette avance s'appliquant même aux trois dragues de la première entreprise, ces avances ne devant être remboursées à la Compagnie que par des retenues effectuées sur les situations à payer aux entrepreneurs à partir du 1er janvier 1886.

A cette époque, ces entrepreneurs auxquels, pour la forme, on avait imposé le versement d'un cautionnement de 500,000 francs, se trouvaient débiteurs de la Compagnie, pour avances sur leurs dragues, de 3 à 4 millions ; et les dragues fonctionnaient mal ou pas du tout, mais la clause de surestarie de 2500 mètres cubes par jour par chaque machine arrêtée, fonctionnait, et l'or des actionnaires et des obligataires Français s'engloutissait dans les poches de ces dignes Américains.

A l'autre extrémité du Canal dans la vallée du Rio Grande, une autre Compagnie Américaine la *Franco Américan trading* avait obtenu l'entreprise des dragages à effectuer entre les villages de Pedro Miguel et l'Océan

Pacifique ; un premier contrat de MM. Couvreux et Hersent du 30 août 1882, fixait à 3,800,000 mètres cubes l'importance de son entreprise, et lui accordait trois ans pour l'exécuter.

Les trois ans expirés *la Trading* n'avait pas encore enlevé *un seul* mètre cube et la Compagnie témoin de cette inaction n'avait rien dit, rien fait.

Mais au moins a-t-elle résilié le contrat à l'expiration des trois années. Allons donc ! On a remplacé le premier contrat par un nouveau, qui élève à 6 millions de mètres cubes la totalité de l'entreprise primitivement de 3,800,000 mètres cubes, et de plus on a accordé aux entrepreneurs une indemnité de 40,000 dollars pour éviter des poursuites judiciaires.

Il faut dire que par son contrat primitif, la Compagnie s'était engagée à transporter à pied d'œuvre les matériaux de construction, engagement qu'elle n'avait pas rempli.

C'est par cette incurie dans l'exécution de ses engagements et dans la rédaction de ses contrats, que la Compagnie s'est trouvée constamment obligée de fermer les yeux sur l'inaction de ses entrepreneurs, et d'acheter leur silence, en leur accordant de fortes indemnités et des concessions plus étendues que les premières et destinées au même insuccès.

Mais quel intérêt peuvent avoir ces entrepreneurs Américains à ne produire aucun travail utile ? C'est un problème à résoudre ; toutefois les faits énoncés ci-dessus sont patents, ils sont incontestables, et en voyant les deux issues du Canal, sur l'Atlantique et le Pacifique aux mains d'entrepreneurs appartenant à la nation qui a toujours fait opposition au tracé de Panama, montrant hautement ses préférences pour celui du Nicaragua, peut-être trouverait-on là l'explication de ces faits qui paraissent incroyables.

Après cela l'esprit du lucre, en présence d'une Compagnie administrée comme celle du Panama, explique aussi bien des choses qui seraient impossibles avec toute autre compagnie.

On avait autorisé les entrepreneurs de dragages à faire construire leurs dragues, et on sait les résultats de ce procédé.

On fit aussi un autre essai du même genre pour le percement de la Culebra au point culminant du canal ; des entrepreneurs Yankees en obtinrent la concession, avec le droit de faire construire des excavateurs en Amérique, toujours aux frais de la Compagnie ; ces machines arrivées à pied

d'œuvre, nos concessionnaires en empochèrent le prix, suffisamment majoré, et résilièrent leur contrat sans avoir donné même un coup de pioche.

Lorsqu'on voulut utiliser leurs excavateurs, on trouva des appareils qui s'étaient déformés au repos, sous leur propre poids, et incapables d'aucun service.

C'est à cette époque que fut fait le remblai de Gatun. A l'emplacement où il se touve, on avait déposé sur le sol une grande quantité de pièces isolées de matériel neuf, démonté et arrivé récemment d'Europe, un million suivant les uns, deux, suivant d'autres.

Avant de commencer son remblai, l'entrepreneur demanda qu'on débarrassât cet emplacement ; on ne répondit pas ; il offrit d'opérer le déplacement par ses hommes ; on lui refusa. Il annonça alors qu'il passerait outre et jetterait la terre sur le matériel ; pas de réponse encore. Il s'adresse en suppliant à un chef de section qui lui répond : je m'en f.....— Moi aussi, dit alors l'Entrepreneur, et il commença à remblayer ; et tout ce beau matériel indispensable à l'entreprise, et qu'il a fallu remplacer, est là enseveli à jamais.

Le fait est connu de tous ceux qui ont visité l'Isthme, il est cité dans le bel ouvrage de M. Bonaparte Wise, édité par la maison Hachette, il est rapporté dans la brochure de M. Paul Levy ingénieur, Dentu éditeur, et ne saurait être révoqué en doute.

. Telle était l'économie aux débuts de l'entreprise, tels sont les faits que l'on a pu signaler et ce ne sont pas les seuls.

MM. Couvreux et Hersent, voyant leurs espérances déçues, leurs conseils non suivis par la direction de Paris, et leur influence à peu près nulle sur les travaux, ne voulurent plus assumer la responsabilité de cet état de choses; ils se retirèrent au commencement de 1883, à l'expiration de leur contrat provisoire de deux ans. Leur direction n'avait pas été tout à fait infructueuse ; tout en tenant compte de leurs erreurs, ils laissaient comme souvenir de leur passage, l'organisation de la section d'Emperador, les études d'un matériel de terrassement et de déblai, excavateurs, dragues, wagons, locomotives, débarquements flottants, appareils divers et nombreux, dont la majeure partie était déjà rendue dans l'Isthme, ou contribuait aux travaux.

De plus ils avaient dressé le programme des travaux des parties les plus importantes du Canal, les plans d'attaque de

la grande tranchée et du barrage du Chagres, étaient étudiés. Les difficultés à vaincre apparaissaient clairement, mais un grand pas avait été fait, si on eut su mettre à profit l'expérience acquise et même les fautes commises.

On sait que la plus grande difficulté pour la construction du canal, consiste dans le voisinage du Chagres ; ce fleuve, de peu d'importance, si on considère la longueur de son parcours, a un débit variant de quelques mètres cubes à seize cents mètres cubes par seconde. Le premier débit a lieu à l'étiage pendant la saison sèche, le deuxième se produit à la saison des pluies, et parfois après un seul orage. Dans certains cas, il déborde sur la vallée, étend sa nappe au loin et emporte les arbres, les villages, et détruit tout sur son passage. Cela ne s'est pas produit depuis le commencement des travaux, mais cela doit être prévu, car, en 1879, eut lieu une catastrophe de ce genre.

On comprend que, si les eaux du Chagres ne sont pas maintenues, si son parcours n'est pas régularisé, il est impossible d'exécuter les travaux qui peuvent être détruits en quelques heures, par ce torrent dévastateur.

C'est pour régulariser le débit du Chagres que l'on doit construire un barrage, destiné à retenir les eaux des crues, à les emmagasiner dans un vaste réservoir naturel et à n'en laisser écouler qu'une quantité sensiblement constante, plus forte que le débit le plus bas, plus faible que le débit le plus fort. On a calculé qu'un débit de 300 à 400 m. cubes par seconde, suffit pour envoyer à la mer, chaque année, la quantité d'eau que le fleuve y envoie, en quelques jours, tous les ans, mais d'une manière torrentueuse.

Ce débit, constant et régularisé, doit être reçu au sortir du barrage, par un canal de dérivation latéral au canal maritime, tandis que, sur l'autre rive de ce canal, une autre rigole de dérivation recevra les eaux des affluents actuels du Chagres, qui coupent aujourd'hui le tracé du canal.

Deux rigoles pareilles doivent êtres tracées le long du Canal, sur le versant du Pacifique, pour recueillir les eaux du Rio-Grande et de ses affluents ; mais, sur ce versant, le danger est infiniment moindre que sur le versant de l'Atlantique.

La construction de ces canaux de dérivation n'en augmente pas moins dans une forte proportion le cubage et les difficultés de l'entreprise ; mais leur utilité n'existe qu'à

la condition de l'exécution du barrage. Or, ce barrage ne peut s'exécuter qu'avec des matériaux provenant du creusement du massif montagneux, d'où il ressort évidemment que pour faire un travail logique, on devait attaquer d'abord le massif central par des chantiers aussi nombreux et aussi puissants que possible.

L'importance du cube à extraire dans la partie la plus élevée de l'isthme indiquait aussi que c'était là qu'il fallait s'attaquer d'abord, si on ne voulait pas que la grande tranchée se trouvât en retard sur les autres sections. On l'a fait, mais dans des conditions telles qu'il faudrait de nombreuses années pour obtenir un résultat sérieux.

En effet, MM. Couvreux et Hersent, hommes pratiques, voulaient attaquer le massif central suivant un programme raisonné.

Ils pensaient utiliser la différence de niveau qui existe entre les extrémités de la grande tranchée et le sommet, pour installer sur chaque pente du versant un grand nombre d'attaques en gradin. Les attaques auraient pu s'avancer simultanément, chaque chantier trouvant toujours devant lui une hauteur constante, nivelée par le chantier de l'étage supérieur. Pendant toute la construction, le profil en long du canal eût présenté dans cette partie, l'aspect d'un immense escalier double, dont chaque marche eût été un chantier marchant à la rencontre du chantier placé à même hauteur sur le versant opposé. En suivant ce programme, le canal pouvait se creuser dans un délai peu supérieur à celui nécessité par le creusement d'une seule des assises de l'escalier dont nous venons de parler, puisque toutes devaient s'exécuter simultanément.

Mais ce programme était trop rationnel pour être suivi. La direction qui a succédé à MM. Couvreux et Hersent, a distribué la surface du sol à des entreprises placées bout à bout et non superposées, de façon que, en admettant la parfaite régularité de la marche de ces entreprises, il faut pour enlever la couche supérieure seule, autant de temps qu'il en eût fallu pour enlever tout le massif dans la méthode par gradins.

Ce n'est qu'après l'excavation de cette première couche qu'on pourrait commencer l'enlèvement de la deuxième, laquelle empêcherait pendant des années l'enlèvement de la troisième, et ainsi de suite jusqu'à la fin des travaux, quelle

que soit d'ailleurs l'activité des chantiers qui couvrent la surface du sol.

Il est d'ailleurs facile d'évaluer cette activité.

La section d'Emperador, la mieux organisée, la seule conduite avec méthode, disposant depuis longtemps d'un matériel considérable, n'arrive mensuellement qu'à une extraction de 80,000 mètres cubes ; admettons que cette production puisse atteindre 150,000 mètres cubes, à ce taux, il faudrait vingt mois pour enlever trois millions de mètres cubes représentant à peine 5 à 6 mètres d'épaisseur. Or il y a au-dessous environ 8 à 10 assises de même épaisseur et dont l'exécution serait aussi longue, car si le cube diminue avec la profondeur, les difficultés augmentent. Il faudrait donc, en produisant 150,000 mètres cubes par mois, dans la section d'Emperador, environ 200 mois pour exécuter la grande tranchée, et ce en admettant que tout fonctionne à souhait, sans retards ni empêchements.

Voilà donc par quelles erreurs la Direction du Canal en a rendu le creusement absolument impossible dans les délais que la Compagnie avait fixés.

Nous avons dit comment les chantiers avaient été installés, suivant quelle méthode, sans plans coordonnés, contrairement à la logique ; nous avons dit comment on avait commencé les attaques de telle façon que, même en fonctionnant régulièrement, les diverses entreprises juxtaposées se gênent mutuellement au lieu de se prêter une aide réciproque ; comment la grande tranchée doit exiger un minimum de deux à trois cents mois pour son achèvement, et comment le barrage du Chagres subordonné aux travaux de la tranchée du massif central, se trouve compromis par le manque de matériaux, roches et remblais, qu'on ne peut demander qu'à cette tranchée ; mais ce n'est pas tout.

La traversée de la Culebra, la partie culminante du tracé, dont la tranchée doit mesurer 110 mètres dans l'axe et les talus jusqu'à 150 mètres au dessus du niveau de la mer, a été concédée à une entreprise Anglo-Hollandaise qui devait enlever toute la partie comprise au dessus de 50 mètres au-dessus du niveau de la mer, avant octobre 1886, et qui s'était engagée a produire à partir de juin 1885, un cube mensuel de 700,000 mètres.

La Compagnie avait pris l'engagement de fournir à l'entreprise un matériel considérable entr'autres vingt exca-

vateurs ; mais le traité ne fixait pas le type de ces excavateurs.

Aussi à peine ces excavateurs furent-ils reçus, que l'entreprise jeta de hauts cris; elle n'en pouvait tirer aucun parti, et elle demanda des appareils spéciaux construits d'après ses plans et sous sa surveillance. — En attendant elle suspendit presque les travaux et au mois de juin 85, le cube produit atteignait à peine 40,000 mètres cubes, au lieu des 700,000 stipulés.

La Compagnie eut dû provoquer la résiliation; mais l'assemblée générale approchait et on voulait donner aux actionnaires la nouvelle, que la tranchée de la Culebra était concédée jusqu'au plafond du canal, pour arriver avec un traité positif qui annulât enfin cette inconnue.

Comme l'entreprise Anglo-Hollandaise occupait la zone supérieure et que seule par conséquent elle pouvait contracter un engagement pour la partie en dessous, on lui consentit un nouveau traité pour l'excavation totale.— On s'engagea à lui fournir, aux frais de la Compagnie, trente excavateurs de plus, on lui attribua une prime de 7,500,000 francs payables comme suit :

Deux millions lorsque tous les déblais seraient exécutés jusqu'à la cote 70 (70 mètres au-dessus du niveau de la mer), pourvu que ce travail fut terminé au 1er novembre 1886, (notons que par le premier traité, la Compagnie devait à la même époque, et sans primes, avoir déblayé jusqu'à la cote 50, c'est-à-dire plus d'un tiers en sus). Lorsque les déblais auraient atteint la cote 50, travail qui par le premier traité devait être terminé le 1er novembre 86, et qui par le second était reporté huit mois plus tard, l'entreprise devait toucher deux autres millions, enfin les trois millions et demi de complément, devaient être payés à l'entreprise, après l'achèvement complet de ses travaux, pourvu qu'ils fussent achevés le 1er juillet 1889.

L'entreprise demandait la suppression de la retenue de garantie, et la restitution des sommes déjà retenues à ce titre, dès qu'elle aurait enlevé un cube de 2,000,000 de mètres ; elle demandait aussi que son cautionnement lui fut restitué à la même époque, et que l'échéance des traites constituant la majeure partie de ce cautionnement, fut reculée de huit mois.

Il est à noter que par l'addition de ces délais successifs, l'entreprise pouvait exécuter son traité avec un cube non

de 700,000 mètres cubes, primitivement stipulé, mais de 150,000 mètres cubes seulement par mois.

On ne pouvait supposer que la Compagnie se soumettrait à de pareilles exigences ; d'autant plus que, comme dans le système pour la distribution des entreprises, il était impossible d'attaquer au-dessous de la cote 50, tant que tout le cube supérieur ne serait pas extrait, il n'y avait aucune raison de se lier les mains avec une Société inconnue, qui n'avait donné aucune preuve de sa capacité, au contraire ; il n'y avait pas lieu surtout de lui accorder des primes et l'exemption du cautionnement et des retenues de garantie.

Et cependant ce contrat a été passé, la Compagnie a tout accordé et elle a commandé les 30 excavateurs à cette entreprise anglo-hollandaise, qui les fait fabriquer dans une usine de Liège. Et la Compagnie du Canal a fait tout cela, pour avoir le droit de dire à ses actionnaires qu'elle avait en main un projet de contrat, résolvant la seule difficulté qui restait à vaincre.

Si les administrateurs de la Compagnie avaient eu le moindre sentiment de leur dignité et de l'intérêt de leurs actionnaires, jamais pareil traité n'eût été accepté, et n'a-t-on pas le droit de dire que de pareilles faiblesses autorisent tous les soupçons.

Cette Compagnie anglo-hollandaise devait en effet, être au mieux dans les papiers de la Compagnie; déjà en 1884, le Directeur général avait dû, sous l'influence d'une haute pression, annuler en sa faveur, une adjudication régulièrement accordée à un autre entrepreneur pour ces mêmes travaux de la Culebra. — Et ce premier traité obtenu de la sorte par faveur et moyennant indemnité payée par la Compagnie, n'est pas suivi d'exécution ; la Compagnie eut pu, eut dû le résilier, loin de là, elle en conclut un deuxième qui double l'importance du premier, et accorde des primes et des exemptions de cautionnement et de retenue de garantie.

Décidément, comme nous le disons plus haut, cette Compagnie Anglo-Hollandaise doit être bien dans les papiers de la Compagnie.

Nous avons successivement passé en revue l'organisation des chantiers, et le système des contrats d'entreprise ; avant de dresser le bilan des travaux exécutés et des travaux à exécuter, qu'il nous soit permis de signaler encore deux des principaux vices de ces contrats.

Le premier consiste dans la clause du prix moyen d'extraction.

Supposez en effet un contrat pour deux millions de mètres cubes dont un million terre et un million roches. L'enlèvement du 1er million vaut trois francs le mètre cube ; celui du 2e million vaut 15 francs ; les deux millions auront un prix moyen de 9 fr. le mètre cube, et c'est ce prix moyen qui est porté au contrat. La terre est toujours sur la roche, l'entrepreneur commence par enlever le million de mètres cubes de terre, et touche de ce chef six millions de plus que ne vaut réellement son déblai ; lorsqu'il arrive à la roche, s'il continue honnêtement son entreprise, et l'achève, il aura reversé cinq des six millions encaissés par lui lors du déblaiement de la terre. — La tentation est vraiment trop forte pour que l'entrepreneur qui peut, en résiliant son engagement, garder ses cinq millions, ne préfère perdre ses 500,000 fr. de cautionnement et abandonner son entreprise, que la Compagnie ne pourta plus donner qu'au prix de 15 fr. le mètre cube, perdant ainsi cinq millions, uniquement par cette maladroite clause du prix moyen.

La deuxième consiste dans l'engagement pris de fournir le matériel aux entrepreneurs, et dans la stipulation que le délai d'exécution ne commencera à courir que du jour où ce matériel sera complètement fourni.

Comme le matériel promis n'est jamais complètement livré ; qu'il l'est sans aucune méthode ; qu'on fournit des excavateurs, mais sans wagons pour les desservir ; qu'on fournit des wagons, mais sans voies pour leur circulation ; que dans la fourniture des voies, on donne les rails à une entreprise, les traverses à une autre, à une troisième les accessoires tels que crampons, éclisses, etc.; il résulte de ce désordre, qui semble combiné exprès, que les délais d'exécution ne sont jamais respectés.

Comment les entrepreneurs respecteraient-ils un contrat que la Compagnie ne respecte pas elle-même.

Ajoutons que la non exécution de cette fourniture de matériel, permet aux entreprises d'exécuter le cube mensuel qui leur convient, au lieu de celui stipulé par leur contrat. Nous en avons cité plus haut deux exemples éclatants.

De ces clauses générales et particulières dont nous avons fait ressortir les résultats et les immenses inconvénients, il est résulté pour la Compagnie du Panama des entraves

incessantes à la bonne marche des travaux, et si l'œuvre pouvait être menée à fin, elle ne pourrait l'être qu'en se débarrassant de tous ces traités, au prix de sommes énormes à payer à titre d'indemnité de résiliation ou même de dommages et intérêts.

Telle a été la direction imprimée aux travaux. Voyons actuellement les résultats obtenus.

ETAT ACTUEL DES TRAVAUX

Dans sa première Assemblée constitutive du 31 janvier 1881, le rapport du Conseil d'administration s'exprimait ainsi : « Une somme de 600 millions de francs sera néces- » saire pour atteindre en sept ou huit années, *au maximum*, » l'ouverture du Canal de Panama à la grande navigation. »

Deux mois après, à la deuxième Assemblée constitutive, le 3 mars 1881, M. de Lesseps s'exprimait en ces termes : « Nous avons gagné une année sur l'époque de l'ouverture » du Canal à la grande navigation... l'œuvre sera achevée » en 1888. »

On ne se demanda pas comment on pouvait avoir gagné un an, avant d'avoir commencé les travaux ; mais ce système d'affirmations sans preuves et quelquefois contraires à la vérité avait réussi à la Compagnie, et comme il séduisait, les actionnaires, on l'érigea en méthode invariable.

Le conseil d'administration, poursuivant cette voie d'affirmations, déclarait que : « avant la fin de 1882 le matériel « définitif fonctionnera. » Cette affirmation catégorique était préférable au prétendu gain d'une année.

Dans la troisième assemblée générale, celle de juin 1882, le conseil d'administration annonçait que la Compagnie renonçait à la faculté statutaire du doublement du capital actions, préférant se procurer les ressources nécessaires au moyen d'obligations.

En prenant cette grave résolution, la Compagnie en est arrivée aujourd'hui à émettre sa dernière série d'obligations au taux de plus de 10 o/o, alors que l'entreprise, malgré toutes les affirmations contraires et intéressées, n'a pas atteint le quart du développement qu'elle comporte.

Dans l'assemblée générale du 17 juillet 1883, le conseil d'administration déclarait que la période d'organisation était close. « La première partie du programme que nous « vous exposions il y a deux ans, disait-il, et qui pouvait « alors paraître téméraire, se trouve aujourd'hui exécutée. « La période d'organisation a exactement duré les deux « années que nous avions prévues à ce programme. »

La période d'organisation terminée au 31 décembre 1882, les travaux allaient enfin progresser activement, on pouvait du moins l'espérer ; nos lecteurs sont édifiés sur ce qui se faisait ; cependant, l'année suivante, le conseil d'administration disait à l'assemblée générale du 1er août 1884 : « Non « seulement nous sommes en mesure d'affirmer que rien, « jusqu'ici ne s'oppose à ce que le Canal de Panama soit « achevé en 1888, mais, en outre, nous vous dirons, dans « la partie de ce rapport consacrée aux travaux, comment « cette promesse *peut mathématiquement se réaliser*. »

En effet, cette partie du rapport contient les déclarations suivantes : « Le matériel est calculé pour exécuter le total « des excavations à sec en trois années, et les dragages en « deux années, d'où il résulte qu'alors même que nous « n'aurions commencé les travaux à sec, que le 1er janvier « 1885, et les travaux de dragage que le 1er janvier 1886, « *le canal pourrait être terminé mathématiquement le* « *1er janvier 1888*

C'étaient là des affirmations catégoriques, malheureusement pour les actionnaires, ce n'étaient que des affirmations. Remarquons l'abus de l'adverbe *mathématiquement* si bien démenti aujourd'hui par les faits.

En 1885, nouvelles affirmations non moins catégoriques devant l'assemblée du 29 juillet. M. de Lesseps se base sur le traité rappelé et stigmatisé plus haut avec la célèbre Compagnie Anglo-Hollandaise qui, chargée du déblaiement de partie du massif de la Culebra par un premier traité, n'en avait exécuté aucune des clauses et qui venait de se charger de l'entreprise totale aux conditions désastreuses pour la Compagnie, que l'on sait.

M. de Lesseps disait : « L'enlèvement total de la Culebra « comporte 20 millions de mètres cubes ; les entrepreneurs « supposent d'abord que d'ici au 31 décembre 1885, ils « n'auront enlevé que un million de mètres, que du 1er jan- « vier 1886 au 1er juillet 1887, ils enlèveront 610,000 mètres

« par mois, et du 1er juillet 1887 au 1er juillet 1889, 300,000 « mètres seulement par mois. »

Le traité avec les entrepreneurs ne les obligeait à terminer les travaux qu'au 1er juillet 1889, toutefois M. de Lesseps disait : « Il est permis sinon de compter, au moins d'espérer « que cette partie du Canal pourra encore, comme toutes les « autre parties, être terminée le 31 décembre 1888. »

L'affirmation ne peut plus être aussi catégorique ; un traité qu'on a dû subir pour se présenter à l'assemblée générale avec quelque chose de certain, fixe la durée des travaux à juillet 1889, il est difficile de répéter qu'ils seront terminés *mathématiquement* le 1er janvier 1888, mais on *espère*, il est même *permis de compter* qu'ils seront achevés fin décembre 1888.

Il fallait avoir une forte dose de crédulité pour supposer un instant que les célèbres entrepreneurs anglo-hollandais qui n'avaient pas exécuté le dixième de leurs engagements dans les délais impartis dans le premier traité, devanceraient de plus d'une année, l'échéance à eux accordée par ce second traité. Aussi cette confiance ne nous paraît pas de très bon aloi, et pour un peu nous dirions qu'elle était absolument factice, n'ayant d'autre but que d'en inspirer un peu, aux futurs souscripteurs des obligations qu'on allait lancer dans le public.

Les faits se sont du reste chargés de démentir cruellement les espérances et les affirmations de M. de Lesseps, en effet, à l'époque intermédiaire où les entrepreneurs devaient extraire 610,000 mètres cubes par mois, le 1er février 1887, l'extraction qui pour toute l'année eut du être de 610,000 × 12, n'a été en tout que de 608,000, c'est-à-dire plus de 12 fois moindre de ce qu'elle devait être, et les six premiers mois de 1887 ont produit encore un déficit de 9/10es dans le cube prévu et stipulé au traité.

Tout compté dans les 18 mois de janvier 1886 à juillet 1887, on n'a guère fait qu'un dixième du travail que l'on annonçait, et qu'on devait faire dans ce massif montagneux. — Et ces chiffres ne sont pas contestables, ils sont extraits du bulletin publié par la Compagnie elle-même.

Nous nous sommes laissé entraîner à l'examen du résultat des promesses de M. de Lesseps à l'Assemblée générale de 1885, arrivons à l'année 1886.

Le rapport n'est pas moins prodigue de promesses que

ceux des années précédentes. On n'y abuse plus, il est vrai, de l'adverbe *mathématiquement,* il est en effet difficile de répéter que le canal sera terminé le 1er janvier 1888, comme on le disait en 1884, ni même au 31 décembre de la même année; on reculait à présent l'échéance de l'ouverture à 1889, voici en quels termes: « Il suffirait d'une production « moyenne mensuelle de 2 millions de mètres cubes en 1887 « et de 3 millions en 1888 et en 1889, pour que 110 millions « de mètres cubes fussent enlevés au 1er juillet 1889, et le « canal serait achevé. »

Ah combien galamment ces choses là sont dites.

Eh oui, il suffirait d'une production mensuelle de 2 et 3 millions de mètres cubes pendant une année d'abord, et puis dix-huit mois, pour enlever 110 millions de mètres, mais le maximum de production que vous ayez pu atteindre n'a pas dépassé 122,000 mètres et cela un mois seulement, votre moyenne a à peine atteint 60,000 mètres par mois à la Culebra, et vous parlez de deux et de trois millions de mètres par mois, comme si la chose était aussi facile à exécuter qu'à dire ou à écrire.

Le Cubage des Travaux.

Aussi bien comme il s'agissait d'obtenir l'autorisation de faire une émission, on activa vigoureusement les travaux et on arriva en 1887 pendant les premiers mois, c'est-à-dire la saison la plus favorable aux travaux, à obtenir:

1.051.000	mètres	en janvier.
1.286.000	—	en février.
1.100.000	—	en mars.
1.234.000	—	en avril.
1.167.000	—	en mai.
1.192.000	—	en juin.
911.800	—	en juillet.
1.052.800	—	en août.
888.000	—	en septembre, soit en tout.
9.877.600	mètres cubes.	

Nous voilà bien loin des trois millions de mètres cubes

par mois annoncés si suavement, dans le rapport à l'assemblée générale de 1889, à peine obtenons nous une moyenne de un million par mois sur toute la surface du tracé, et dans ce million il faut tenir compte des cubes payés pour surestaries et non exécutés; et l'on sait que ces cubes sont de 2500 mètres par jour et par drague arrêtée, et qu'il ne faut pas beaucoup de machines arrêtées et beaucoup de jours pour compter ainsi beaucoup de centaines de mille mètres cubes.

L'administration du Canal a prudemment cessé, dès septembre 1887, la publication des cubes extraits, cependant on voit par les chiffres qui précèdent, que la Compagnie n'a guère dépassé une douzaine de millions de mètres cubes, dans les années les plus laborieuses ; comment pourrait-elle arriver au chiffre de 24 millions et de 36 millions de mètres cubes annoncés par le rapport de 1886, comme possibles et même probables.

Mais il y a mieux, la majeure partie des mètres cubes extraits, l'a été dans les vases et les boues des terrains d'alluvion qui bordent les deux Océans, les sections d'Emperados et de la Culebra qui forment le nœud, le sommet de l'Isthme, sont à peine entamées.

D'après le Bulletin du Canal du 1er février 87, sur 11,727,000 mètres cubes extraits en 1886, 4,381,000 mètres cubes l'avaient été dans les plaines de l'Atlantique et 1.364.000 dans les plaines du Pacifique c'est-à-dire plus de la moitié ; la section d'Emperador vient ensuite avec 1,008,000 mètres cubes et la Culebra avec 608,000 seulement.

Le Cubage réel a produire.

De sorte que ces deux sections qui ont déjoué jusqu'ici les efforts de tous les entrepreneurs, sont presqu'intactes et que c'est là que se trouvent tous les déblais à exécuter. Cent dix millions, dit le rapport de 1886; mais de nombreux ingénieurs et très compétents, affirment qu'on ne saurait évaluer à moins de cent cinquante millions le cube à extraire.

Qu'on n'oublie pas en effet qu'il ne faut pas faire une tranchée ayant au fond la largeur du canal au plafond, il faut encore, du côté de l'Atlantique les deux canaux de dérivation du Chagres et de ses affluents ; du côté du Pacifique, deux canaux de dérivation pour le Rio Grande et ses affluents.

Et puis il n'y a pas que des terrassements à exécuter, il y a bien d'autres travaux : d'abord le barrage indispensable du Chagres à Gamboa, des travaux de consolidation à faire en maçonnerie dans beaucoup de parties du canal et de la grande tranchée où les terres sont mobiles et sujettes aux éboulis ; il y aura à Panama les sas avec portes de marée, enfin le creusement et l'aménagement des ports de Colon et de Panama, tous travaux longs, coûteux et difficiles, surtout en raison de l'insalubrité du climat pour les Européens.

Nons trouvons dans le bulletin du Canal le cube des travaux exécutés dans les deux sections d'Emperador et de la Culebra pendant les six premiers mois de 1887, nous le consignons ici pour montrer avec quelle lenteur et quelles difficultés il avance :

	Emperador.		*Culebra.*	
Janvier	116.000	mèt. cub.	44.000	mèt. cub.
Février	84.000	—	101.000	—
Mars	80.000	—	80.000	—
Avril	60.000	—	84.000	—
Mai	46.000	—	122.000	—
Juin	20.000	—	50.000	—
Juillet	24.000	—	46.000	—
Août	33.000	—	50.000	—
	463.000	—	580.000	—

Soit pour ces huit mois, un million 43 mille mètres cubes pour ces deux sections ; et ce sont les 8 mois de l'année où le travail est le plus facile.

Jusqu'ici, le déblai total, sur tout le tracé du canal, ne dépasse guère quarante millions de mètres cubes, en admettant que les travaux aient produit en 1888 le même cube qu'en 1887 ce qui est douteux, et il y a au minimum cent cinquante millions à déblayer, sans compter l'imprévu, sans tenir compte de la possibilité d'un débordement du Chagres, avant son endiguement et sa régularisation, débordement qui détruirait tout le travail éxécuté dans la vallée, et néces-

siterait de nouveaux dragages et une reprise complète de tous ces travaux ; sans compter enfin la possibilité des tremblements de terre fréquents dans l'Isthme, qui peuvent tout bouleverser et tout détruire sans possibilité de réparation.

Or on a mis sept années pour exécuter ce déblai, dans les parties les moins difficiles du tracé, combien de temps devra-t-on mettre pour exécuter ce qui reste à faire dans la partie montagneuse ?

C'est ce que nous allons examiner.

D'après le bulletin officiel du 1er août 1885 (page 1257), le cube à enlever à la Culebra, est de 20 millions de mètres cubes. Nous n'adoptons pas ce chiffre qui est bien inférieur à la vérité, mais nous l'admettons pour établir la base d'un simple calcul. Les huit premiers mois de l'année 1887 ont produit à la Culebra un cube de 580,000 mètres cubes ; en admettant que les quatre mois pluvieux qui suivent donnent le même résultat, nous aurons pour l'année entière 740,000 mètres cubes environ. — Pour extraire 20,000,000 de mètres cubes, il faudrait donc environ vingt-huit ans de travaux, rien que sur cette section, le tout sans tenir compte des travaux accessoires énumérés précédemment, et des cas imprévus mais possibles que nous avons exposés.

La section de la Culebra étant la plus difficile, nous l'avons prise pour base de notre calcul, mais nous avons admis le chiffre très contestable de 20 millions de mètres cubes qu'il faudrait à notre avis, presque doubler, même en adoptant les plans de la Compagnie, lesquels prévoient des talus d'une inclinaison normale, tandis qu'il faudra dans des terrains remués et bouleversés par de nombreux cataclysmes, faire des talus très évasés pour éviter les éboulis trop fréquents, et par suite augmenter considérablement le nombre de cubes à extraire.

Pour nous et pour nombre d'Ingénieurs dont la compétence ne saurait être mise en doute, le cube à extraire à la section de la Culebra doit être porté à 40 millions de mètres au moins, ce qui doublerait le délai d'exécution et le porterait de 28 à 56 ans, avec les moyens et procédés employés jusqu'ici par la Compagnie du Canal.

Nous ne voulons pas aborder dans ce chapitre la question du coût, réservant toute la partie financière pour un chapitre spécial, mais le public sait la somme qui devait être dépensée d'après les prospectus d'émission, celle qui a été

dépensée jusqu'ici pour les maigres résultats obtenus, il peut établir une proportion et se rendre compte du prix de revient fabuleux auquel s'élèverait le Canal, s'il était construit par les hommes qui l'ont entrepris.

Le Canal a écluses

De sa possibilité. — De la durée et du coût de son exécution.

Aujourd'hui après toutes leurs affirmations catégoriques si cruellement démenteis par les faits, après leurs promesses dont aucune n'a été tenue, ces hommes qui coûtent si cher à l'épargne nationale, s'adressent encore à elle et en lui demandant le complément des sept cent vingt millions que la faiblesse du Parlement les a autorisés à emprunter avec l'attraction spéciale du jeu, ils promettent pour 1890 non plus un canal à niveau, mais un canal à écluses qui, disent-ils, permettra le passage d'un Océan à l'autre, en attendant que la Compagnie puisse enfin construire ie canal à niveau tant promis, ce canal qui ne devait coûter que six cents millions et être livré en 1888, et qui en a englouti déjà près de quatorze cents, d'après la Compagnie elle-même, sans que les travaux faits soient même utilisables.

Au point de vue technique, la conception du canal à écluses est absolument irréalisable, au moins telle que l'expose la Compagnie.

M. de Lesseps, qui avait toujours refusé de se rallier à cette conception, a enfin trouvé son chemin de Damas, et la Compagnie, en mêlant avec ses habitudes équivoques le Gouvernement et les Chambres à ses affaires et dans ses prospectus, a espéré attirer de nouveaux souscripteurs. On connaît le succès négatif obtenu par l'émission des obligations à lots, l'émission du complément non souscrit aura le même succès.

Pour revenir au point de vue technique, si la construction d'un canal à niveau était possible, en y mettant le prix, celle d'un canal à écluses est matériellement impossible,

si les biefs supérieurs ne sont pas au-dessous du barrage de Gamboa — à peine étudié.

Sans nous préoccuper ici de la nécessité d'exécuter pour ce canal tous les travaux accessoires nécessaires, comme pour le canal à niveau, tels que barrage du Chagres, canaux de dérivation à droite et à gauche, travaux de soutènement pour éviter les éboulis, ports, môles, etc., sans compter la quantité du cube qu'il faudrait encore extraire dans le massif central, il y a l'impossibilité matérielle d'avoir de l'eau dans les biefs supérieurs.

Mais le barrage du Chagres, dira-t-on, peut en fournir ; outre que ce barrage n'est pas prêt à fonctionner, qu'il n'est pas même commencé ou à peu près, son niveau est de beaucoup inférieur au bief supérieur du canal à écluses projeté, et il ne pourrait être d'aucune utilité pour résoudre le problème dont nous nous occupons.

On assure, mais le fait nous paraît incroyable, que les ingénieurs de la Compagnie auraient proposé la solution suivante à cette difficulté que nous qualifions nous d'impossibilité : on établirait au bas de chaque écluse des machines élévatoires et après le passage d'un navire on remonterait à l'aide de ces machines, dans le bief supérieur, l'éclusée descendue dans le bief inférieur.

Cette solution, la seule au reste possible pendant 7 à 8 mois de l'année, est tellement incroyable que nous ne pouvons croire qu'elle ait été sérieusement proposée.

Donc pas d'eau dans les biefs supérieurs, première impossibilité ; mais il en est une autre à laquelle on paraît n'avoir pas songé, et qui n'est pourtant pas quantité négligeable, dans cette région si souvent éprouvée par les tremblements de terre.

Une commotion souterraine n'aurait que peu d'action sur un canal à niveau, que sa largeur et sa profondeur défendraient dans une certaine mesure, contre les éboulements et les ébranlements provoqués par cette commotion ; mais en serait-il de même pour un canal à écluses ?

Le simple bon sens indique que non. Les écluses sont des appareils dont toutes les parties sont calculées et agencées mathématiquement pour donner passage alternativement à l'eau et aux navires et pour refermer le passage après le transit de ces derniers. Si une paroi de l'écluse, si une seule pièce des portes est faussée par la commotion, l'écluse ne

peut plus fonctionner et la navigation est interrompue; nous ne parlons pas des plus petits éboulements provoqués par cette commotion même la plus légère, lesquels peuvent combler le lit du canal et nécessiter des réparations longues et coûteuses. ni des filtrations inévitables qui assécheraient irréparablement tel ou tel bief.

Et nous ne parlons ici que d'un tremblement de terre sans importance comme il y en a souvent dans l'Amérique Centrale; mais si le tremblement de terre était un de ces cataclysmes qui détruisent les villes, détournent le cours des fleuves, déplacent des montagnes, comme celui au milieu duquel nous nous sommes trouvé à Panama, qui détruisit dans la ville la cathédrale non encore relevée et des centaines de maisons, et qui bouleversa tout le territoire de l'Isthme, alors que deviendrait le canal à écluses.

Il y a là deux impossibilités matérielles que toute la science du Grand Français et toutes les affirmations même catégoriques de la Compagnie, ne parviendront pas à réduire.

Parlons maintenant du cube qui resterait à extraire.

M. de Lesseps admet que ce canal exigera encore le déblaiement de 40 millions de mètres cubes, dont 30 millions dans les terrains dragables, et 10 millions dans les terrains durs.

Pour avoir achevé son œuvre en deux ans, comme le promet le *prospectus à nouveau*, il faudrait que la Compagnie pût produire un cube de 20 millions par an, et de plus qu'il n'y eut autre chose à faire que les déblais.

Or on a vu dans le chapitre relatif aux travaux, que la moyenne maximum du cube extrait dans les années les plus laborieuses, n'a pas dépassé 12 millions de mètres cubes, dont la majeure partie dans les vases et les boues qui avoisines les deux Océans.

On a vu aussi que dans les deux sections montagneuses de la Culebra et de Empérador, la production annuelle moyenne la plus élevée, n'avait pas atteint huit cent mille mètres pour chaque section. Or dans ces deux sections il va falloir déblayer encore, même pour le canal à écluses et, en acceptant comme exacts les chiffres de M. de Lesseps, un minimum de 10 millions de mètres cubes; comme il ne faut pas espérer de la Compagnie et de ses entrepreneurs des efforts plus grands que par le passé, on n'extraira guère par an dans ces sections que seize cent mille mètres, ce qui

donne *un minimum de six années* pour le percement du canal à écluses, dans ces deux sections, toujours en admettant les chiffres de la Compagnie comme exacts. Mais ces chiffres sont-ils exacts, le passé nous permet de mettre en doute les affirmations de la Compagnie, et nous estimons que le cube à extraire dans la partie montagneuse dépasserait sensiblement les quantités annoncées et ne saurait être évalué à moins de 15 à 18 millions de mètres.

Les navires commerciaux des Etats-Unis, ceux surtont qui sont appelés à profiter du transit du canal, sont les plus vastes du monde. D'aucuns ont jusqu'à 180 mètres de longueurs sur 22 de largeur, pourront-ils entrer dans les écluses du canal.

Au canal de Nicaragua on projète des écluses de 200 mètres de long et de 50 mètres de large ; celles du Panama auront-elles ces dimensions absolument indispensables au transit des gros navires américains ? Non si les projets annoncés sont suivis.

Les écluses doivent avoir seulement 18 mètres de largeur et 180 mètres de longueur utile. (Génie civil, p. 244, année 1888, 18 février.)

Toutes ces difficultés viennent encore constituer des quasi-impossibilités, à côté des impossibilités matérielles que nous avons signaléés plus haut.

En effet, examinons la nouvelle entreprise au point de vue financier, celui qui domine dans toute affaire. Eh bien au point de vue financier, le canal à écluses ne se présente pas mieux que le canal à niveau.

M. de Lesseps en effet annonce qu'il a un traité avec M. Eiffel. Malheureusement, il y a 8 ans, M. de Lesseps avait aussi un traité avec MM. Couvreux et Hersent qui devaient exécuter tout le canal pour 512 millions, (voir le Prospectus d'Émission et le Rapport à l'assemblée du 31 janvier 1881.) Malheureusement aussi la Compagnie a eu un traité avec « les célèbres entrepreneurs anglo-hollandais » qui devaient en 4 ans 1/2, percer tout le massif de la Culebra et extraire 610,000 mètres cubes par mois, et qui n'ont jamais pu dépasser 122,000 mètres, avec une moyenne de 65,000 mètres à peine par mois ; enfin M. de Lesseps affirme que son nouveau canal à écluses sera ouvert à la navigation le 3 février 1890. Mais M. de Lesseps a déjà antérieurement affirmé l'ouverture du canal à niveau pour des époques aussi fixes.

et l'événement lui a donné tort. Quel fond faut-il faire sur cette nouvelle affirmation faite du ton inspiré d'un homme qui commanderait aux éléments ? Le passé nous l'apprend ; et nous avons établi plus haut que, même en admettant pour exacts les chiffres du cube annoncés par la Compagnie, il faudrait six ans au moins pour arriver à l'achèvement du déblai.

De même pour le coût du travail, M. de Lesseps affirme encore que les sommes restant à emprunter pour le coût du nouveau canal, ne dépasseront pas 565 millions, ce qui porterait le coût du canal à écluses terminé à 1,500 millions. A ce coût, il conviendrait d'ajouter les 109 millions de l'emprunt à 5 p. 0/0, employé à l'achat du chemin de fer, lequel n'aurait plus aucune valeur le jour où le canal serait achevé. Ainsi même en acceptant les chiffres de M. de Lesseps, le coût du canal s'élèverait à 1,600 millions ; mais peut-on ajouter aucune créance à cette affirmation ? Les nombreux démentis donnés par les faits, à ses affirmations non moins catégoriques, sur le coût du canal à niveau, ne permettent d'attacher aucune importance à celle-ci.

Nous avons établi plus haut que pour terminer en deux ans l'extraction du cube déclarée indispensable, il faudrait déblayer 20,000,000 de mètres cubes par an, ce qui est absolument impossible, avec les moyens et les méthodes employés jusqu'ici par la Compagnie, nous avons établi également que le déblaiement des massifs montagneux exigerait six ans au moins.

Or de ce chef du retard seulement, à cause des intérêts à servir et des frais d'administration, il faut ajouter près de 500 millions aux dépenses prévues. Mais ce n'est pas tout.

La Compagnie a déblayé jusqu'ici environ 40 millions de mètres cubes. Le total des sommes réunies par elle avant son dernier emprunt, s'élevaient à 1 milliard 60 millions. La Compagnie prétend qu'au 2 janvier 88 il lui restait 100 millions en caisse. On avait donc dépensé 960 millions ; si nous déduisions de ce chiffre le prix d'achat du chemin de fer, soit 93 millions, nous avons la somme de 867 millions qui représentent la dépense totale de ces 40 millions de mètres cubes environ de déblais, et porte le prix du mètre cube à près de 21 francs. On objectera peut-être que dans ce prix sont compris les tatonnements et les erreurs du début, l'acquisition du matériel, etc., etc. ; mais les erreurs du

début pèsent encore de tout leur poids sur l'entreprise, quant au matériel il est usé, hors de service et il faut le renouveler entièrement; de sorte que l'on ne peut espérer que le coût du mètre cube sera inférieur à 20 francs, soit 800 millions au lieu des 565 annoncés ; les écluses, les travaux d'art divers, l'aménagement des ports ne coûteraient pas moins de 200 millions; les barrages, les canaux de dérivation et autres travaux imprévus, demanderaient bien également 200 millions, soit déjà 1200 millions ; si à cette somme on ajoute l'intérêt des sommes empruntées et les frais d'administration pendant six ans absolument indispensables pour l'achèvement du Canal, le tout coûtant environ 85 millions par an, nous trouvons une nouvelle somme de 500 millions en chiffre rond, à ajouter aux 1200 millions ci-dessus, soit en tout 1700 millions, et nous négligeons l'intérêt des sommes à emprunter encore, et des frais de toute sorte de ces emprunts nouveaux pour couvrir la dépense.

Donc au point de vue technique : impossibilités matérielles et difficultés de toute espèce ;

Au point de vue financier, coût s'élevant au triple au moins de celui qu'on annonce, et prolongation à six ans au moins du délai d'exécution ; tel est le bilan du canal à écluses.

Le Trafic probable du Canal.

Nous avons établi dans les chapitres précédents les difficultés à vaincre pour creuser un canal à niveau, le coût probable d'un canal à écluses, si par impossible, on parvient à le construire de façon à l'alimenter d'eau ; il nous reste à examiner les conditions de l'exploitation, le trafic probable et possible à travers le canal, à niveau ou à écluses, le produit brut du transit et les charges dont le canal serait grevé.

Nous avons prouvé que le canal à écluses, avec les procédés actuels de la Compagnie exigera six années au moins pour sa construction, et un coût en chiffres ronds, de dix-sept cents millions, ce qui, avec les dépenses déjà faites, en portera le prix de revient à deux milliards 800 millions.

Les 1.060 millions encaissés par la Compagnie avant sa dernière émission, lui coûtaient en intérêts 73 millions par an, ce qui en porte le taux à 7 o/o ; supposons que la Compagnie obtienne à ce taux les 1700 millions qui lui sont nécessaires, ce qui serait un bon marché inouï, cela lui ferait 119 millions à ajouter aux 73 ci-dessus, soit ensemble 202 millions par an.

Les frais généraux et le service des titres ont toujours atteint jusqu'ici douze millions par an ; enfin sous le climat torride de l'Isthme, on ne saurait évaluer à moins de dix-huit à vingt millions par an, les dépenses d'entretien et de réparation d'un canal à écluses, toujours susceptible de détériorations et exigeant beaucoup plus de réparations qu'un canal à niveau ; nous voilà donc à deux cents trente millions de charges fixes et connues.

Le gouvernement Colombien s'est en outre réservé une redevance de 10 o/o sur les recettes brutes, ce qui diminue le produit d'autant.

Il faudrait donc au minimum obtenir une recette de deux cent cinquante millions par an, pour couvrir les charges fixes et annuelles, déduction faite de la redevance à l'Etat de Colombie, et en payant aux actionnaires un intérêt de 5 o/o.

Si les actionnaires ne reçoivent pas d'intérêts, il faudra trouver encore 235 millions.

Or combien produira le Canal ?

Nos calculs de dépenses sont faits en prévision du canal à écluses, car s'il s'agissait du canal à niveau, il faudrait les augmenter de 200 à 300 millions par an, le coût de ce canal, avec les procédés de la Compagnie, devant être de six à sept milliards et vingt années au moins de temps.

Nous supposons donc que le canal à écluses à pu s'achever avec les dépenses de temps et d'argent que nous avons indiquées, d'après les chiffres de travaux fournis par la Compagnie et acceptés par nous, malgré leur atténuation évidente.

Nous allons examiner à présent le revenu probable et possible de ce canal.

Il est difficile de résoudre axec exactitude ce problème ; nous n'avons pas à notre service, comme la Compagnie, des affirmations inspirées et catégoriques et nous procédons logiquement du connu à l'inconnu.

Il est certain que les recettes du canal dépendront non

seulement du commerce des contrées qu'il est appelé à desservir, mais encore de la promptitude et de la sécurité du transit, promptitude et sécurité bien amoindries par le fait des écluses, et en outre du bon marché et de l'économie de ce transit.

Nous trouvons dans le transit du Canal de Suez, les éléments de notre problème.

Ce canal qui réunit la vieille Europe aux parties les plus peuplées de l'Asie, qui bénéficie en outre d'un mouvement militaire des plus importants, a vu transiter en 1886, 17 ans après son inauguration, 3100 navires, jaugeant 5,767,655 tonnes. L'ensemble des recettes a atteint la somme de 59,022,626 francs, en y comprenant la recette des terrains, la vente des vieux matériaux, l'intérêt des capitaux placés, etc., etc. Voilà ce qu'à pu produire un canal maritime à niveau, dont la navigabilité est parfaite, et que les navires peuvent traverser en 20 heures 42 minutes, en s'aidant de la lumière électrique, avec une marche effective de 17 heures.

Si le Canal de Suez dans ces conditions n'a pu produire que 59 millions, comment le Canal de Panama à écluses, dans des conditions bien moins favorables, pourrait-il produire les 235 millions qui lui sont annuellement indispensables pour satisfaire à ses charges obligatoires ?

Pour tout esprit dénué de prévention, l'exemple du Suez suffit, et implique la condamnation irrévocable du Canal de Panama, en tant qu'affaire financière.

Mais on a cherché à embrouiller la question, la Compagnie a augmenté les prévisions du trafic probable, à mesure qu'elle augmentait ses demandes de fonds à notre épargne, et ses évaluations pourraient se mesurer, en les proportionnant à chacune de ses émissions.

Elle a parlé d'abord de 4,833,000 tonnes ; d'après le savant économiste M. Levasseur qui évaluait à ce chiffre, en 1879, l'ensemble du comerce des ports qui étaient appelés à faire usage du Canal de Panama; sans rien affirmer d'ailleurs, — comme l'a prétendu à tort la Compagnie.

Puis, toujours d'après M. Levasseur, qui nous ne le répétons, était toujours dubitatif, admettant que le commerce augmentait en moyenne de 5 p. 0/0 par an, la Compagnie évaluait, en 1889, époque qu'elle assignait à l'ouverture du Canal, le transit probable à 7,250,000 tonnes.

Mais il faut d'abord observer : 1° que M. Levasseur

n'avait jamais écrit rien qui put faire supposer, que tout le commerce des ports en question transiterait sans exception par le Panama ; 2° que l'expérience des cinq à six dernières années a démontré que le commerce n'augmente pas régulièrement et moyennement de 5 p o/o par an, loin de là. Le tonnage des navires ayant passé par Suez en 1887, malgré une diminution notable des tarifs, malgré de grandes améliorations apportées à la navigabilité, malgré aussi d'énormes transports militaires, ce tonnage, disons-nous, a été sensiblement égal à ce qu'il était en 1883, c'est-à-dire quatre ans auparavant. Dans ces quatre ans le tonnage ne s'est accru que de 128,000 tonnes, soit 2 p. o/o environ, ou 1/2 p. o/o par an. Nous voilà loin des 5 p. o/o de M. Levasseur et de la Compagnie.

Et nous ne pensons pas que les contrées que doit desservir le Panama pussent voir leur trafic augmenter dans des proportions plus considérables que celles qui emploient le Canal de Suez.

Il faut observer aussi qu'en prévoyant un tonnage possible de 5 millions de tonnes augmenté de 5 p. o/o par an pendant 10 ans, M. Levasseur et la Compagnie parlaient d'un canal à niveau et non d'un canal à écluses, M. Levasseur ne pouvait en outre tenir compte du tarif extravagant, 15 francs par tonne qu'on veut appliquer au Panama, au lieu de 9 fr. 50 tarif du Suez, et qui aurait pour effet de diminuer notablement l'économie et l'avantage offerts par le canal.

Il est donc chimérique de compter sur cinq millions de tonnes, encore plus chimérique de compter sur sept millions ou davantage, en se fondant sur le développement annuel moyen du commerce, qui ne s'est produit nulle part dans ces dernières années et dont le taux dépasse de beaucoup le développement raisonnable qui peut se produire et qu'on peut espérer dans une période beaucoup plus étendue. Quant à nous, nos évaluations sont, en admettant que le canal de Nicaragua ne se creuse pas, à deux millions de tonnes par an, maximum. Que l'on consulte les livres de la Compagnie Générale Transatlantique et on y verra qus tout le frêt parti du Havre ou Bordeaux, est destiné aux pays ayant port sur l'Atlantique, et pour très peu de chose par Panama.

On peut aussi étudier les Rapports du vice-consul de

France à Aspinwall ; donc pas de chiffres de fantaisie, et si nous les admettons, c'est par pure courtoisie.

Néanmoins, comme nous le disions plus haut, la Compagnie ne s'est pas contentée des 7 millions 249 mille tonnes de M. Levasseur, et à mesure que ses dépenses augmentaient elle enflait ce chiffre et haussait son évaluation du trafic ; elle l'a porté ainsi successivement à 10 millions de tonnes et enfin à 20 millions. Ce dernier chiffre est constamment mis en avant dans son Bulletin, et si ses dépenses augmentent, encore, elle nous parlera de 30 et 40 millions de tonnes, son évaluation du transit croissant constamment proportionnellement à ses dépenses.

Il est bien tard pour réfuter toutes ces affirmations fantastiques, mais nous avons entrepris une tâche qui ne serait pas accomplie, si nous reculions devant l'aridité de la démonstration.

L'Angleterre est le plus grand navigateur et le plus grand commerçant du monde, on peut évaluer à la moitié, la part que l'Angleterre prendra dans le transit du canal. Or, il est assez aisé de savoir quel est le mouvement maritime de l'Angleterre avec les pays que le canal pourra desservir.

« L'Annual Statement of the navigation and Shipping of the united Kingdom », publié en 1882, nous fournit les chiffres suivants : navigation de l'Angleterre avec les pays desservis par le canal de Panama ; navires entrés en Angleterre et provenant de ces pays, tonnage : 784,404 tonnes ; navires partis d'Angleterre à destination de ces pays, tonnage : 904,913 tonnes, soit ensemble 1,689,317 tonnes.

Or, il est absurde de supposer que tout le trafic anglais pour la Nouvelle-Zélande, par exemple, ou pour le Chili, consentirait à payer ce tarif de 15 francs par tonne, pour diminuer de très peu la longueur du voyage. Mais admettons toutefois ce chiffre de 1,689,319 tonnes comme acquis au canal.

Nous trouvons dans le même document que le trafic de l'Angleterre avec les contrées qui pourraient être desservies concurremment par les canaux de Suez et de Panama, s'élève à l'aller à 755,000 tonnes, au retour à 513,000 tonnes, soit ensemble 1,269,563 tonnes.

Si on admet, ce qui est exorbitant, que le quart de ce transit abandonnera le Suez pour passer au Panama, nous aurons encore 318,000 tonnes en chiffre rond, à ajouter à

1,689,317, ou en tout environ 2 millions de tonnes, et l'on voit que nous forçons considérablement les chiffres, en admettant que *tout le commerce* passera exclusivement par le canal; mais si nous réduisons de ce chiffre le transit de ou à destination de la Nouvelle-Zélande et du Chili qui s'élève à 250,000 tonnes, il nous reste 1,750,000 tonnes par an, que l'Angleterre pourrait fournir au passage du canal, et en tenant compte de la progression, portons-le à 2,250,000 tonnes ; doublons ce chiffre pour tenir compte de la part des autres nations et notamment de l'Amérique, et nous obtiendrons comme trafic possible *d'un canal à niveau*, un tonnage maximum de 4,500,000 tonnes, mais avec des droits modérés, 10 francs au maximum,

Or, ce résultat ne donnerait qu'un revenu brut de 45 millions de francs, bien éloigné de celui de 235 millions, nécessaire pour couvrir les charges annuelles du simple canal à écluses.

Si on n'admet pas le chiffre de 2,500,000 tonnes pour les nations autres que l'Angleterre, y compris l'Amérique, on peut vérifier à très peu près.

Le port de Valparaiso au Chili, en 1886, a reçu 316,645 tonnes à l'entrée, il en est sorti 549,242 ; le port de Callao, Pérou en 1885, a reçu 393,071 tonnes, il en est sorti 394, tonnes, enfin San Francisco qui représente tout le commerce des Etats-Unis sur le Pacifique en 1885, a reçu 825,530 tonnes, il en est sorti 878,497 tonnes,

Si nous additionnons ces divers tonnages, nous obtenons le chiffre total de 3.357.890 tonnes au lieu des 4.500000 tonnes que nous attribuons d'autre part au commerce de toutes les nations, distraction faite de l'Angleterre.

Or on admettra avec nous, que dans les 3,358.000 tonnes ci-dessus, le commerce actuel de l'Angleterte a une part quelconque, on admettra également que tout le commerce actuel de Valparaiso ne prendra pas la voie du canal, ce serait autant à distraire de ce chiffre ; mais comme nous voulons faire la partie belle à la Compagnie, nous maintenons notre chiffre primitif et nous admettons que le trafic pourrait atteindre 4.500.000 tonnes, avec un canal à niveau. — A dix francs la tonne, c'est 45.000.000 de recettes; à quinze francs, ce serait 22 millons et demi en plus, si cette augmentation de tarif ne diminuait pas au contraire la recette ; eh bien, avec 45 millions ou avec 67 millions 1/2, les actionnaires ou porteurs de

titres ne seraient pas plus avancés, car les frais d'administration et ceux d'entretien du canal absorberatent presque cette somme.

Et il ne faut pas oublier que les chiffres admis par nous sont considérablement majorés, qu'ils ne sont admis qu'en prévision d'un canal à niveau et non d'un canal à écluses, et que par conséquent il faut en rabattre et beaucoup.

La vérité est que la Compagnie, pour un canal à écluses ne peut espérer qu'un transit de 1.500.000 à 2.000.000 de tonnes, c'est celui que les Américains espèrent pour le canal du Nicaragua ; dans ces conditions, le résultat pécuniaire ne saurait dépasser, même à quinze francs par tonne, vingt et un million et demi ou trente millions au plus, ce qui laisserait en souffrance au minimum 205 millions, et les actions sans aucun intérêt.

Examinons actuellement ce tarif de quinze francs et même celui de dix francs. Sont-ils applicables ? Pour le premier ancun doute n'est permis, si son application avait lieu, aucun navire ou presqu'aucun ne passerait par le canal, seuls les navires chargés eyclusivement de matières précieuses, de marchandises riches, pourraient se donner ce luxe; mais pour les marchandises qui composeront le frêt ordinaire des navires appelés à utiliser le canal, ce tarif est absolument prohibitif.

Comprend on en effet qu'un navire partant de Bordeaux pour San Francisco avec des marchandises payant un frêt de 30 fr. la tonne, consente à payer quinze francs pour le transit.

Ah si, comme la plupart des navires passant par Suez, les navires transitant par le Panama portaient des soieries, de l'indigo, du thé, ou d'autres matières précieuses, peut-être ce tarif serait-il supportable ; mais même dans ce cas, aucun navire n'est exclusivement chargé de marchandises riches, il y a toujours la marchandise à frêt peu élevé, ne fut-ce que pour compléter la cargaison, y a-t-il beaucoup de navires qui consentissent en ce cas, à gréver leur frêt dans une si forte proportion.

Et il est à remarquer que les marchandises que l'on peut retirer du Pacifique, comme fret de retour, consistent généralement en matières de peu de valeur et ne pouvant supporter de gros frais, des blés, du guano, des cuirs, des cotons, peut-être des cuivres. Quant au fret de

l'Europe pour ces pays, et en particulier aux expéditions de France, nous ne voyons guère que nos vins que nous pourrions y expédier, nos soieries et nos articles de Paris. Nous y avions, autrefois, le monopole des articles du vêtement; mais l'industrie allemande, avec ses articles mauvais mais *bon marché,* s'est presque complètement substituée à nous, pour cette branche de commerce. Eh bien! sauf les soieries et les articles Paris qui pourraient à la rigueur supporter ce tarif, et encore, croit-on que nos vins pourraient le supporter, grevés qu'ils sont déjà, à l'arrivée, de droits de douane excessivement élevés? Evidemment, il y a là plus qu'une difficulté, et l'application de ce tarif est impossible. Reste le tarif à 10 francs. Ce tarif est supportable pour la majeure partie des marchandises, quoique déjà fort lourd pour celles qui ne paient qu'un fret de 30 francs du Havre ou Bordeaux à San-Francisco; mais comme, sur le papier, il a l'inconvénient de diminuer la recette d'un tiers, la Compagnie annonce que le tarif sera de 15 francs par tonne et non de 10 francs. Nous affirmons, nous, que, sous peine de détourner les trois quarts des navires du canal, on sera forcément amené à appliquer le tarif de 10 francs par tonne, et même à le réduire, comme on a dû le faire sur le Canal de Suez.

Voilà qui diminue dans une forte proportion les prévisions de la Compagnie pour le produit du canal; mais, nous le répétons, ce qui surtout les rend incroyables et matériellement impossibles, c'est qu'il ne peut pas passer 7 millions de tonnes par an par le canal; à peine en passera-t-il 2,000,000, ainsi que nous l'avons démontré.

Mais il existe une démonstration fournie par la Compagnie elle-même et par la construction du canal à écluse, si on pouvait le terminer. Nous avons dit que les écluses avaient 180 mètres de long, sur 18 de large; d'après leur dimension, elles ne contiendraient pas moins de 40,000 mètres cubes d'eau, et à chaque éclusée, il faudrait bien vingt minutes pour remplir l'écluse et vingt minutes pour la vider; si nous considérons que la manœuvre des navires pour l'entrée et la sortie de l'écluse, prendra au moins une demi-heure pour un seul navire, et près d'une heure pour un convoi, nous arrivons à ce résultat que dans une journée de 12 heures, les écluses ne pourront

exécuter que sept manœuvres au plus ; mettons huit ; et à la condition qu'il ne sera pas perdu une minute. Or, comptons à chacune de ces manœuvres, un tonnage de 2,000 tonnes traversant l'écluse, c'est le maximum que l'on puisse obtenir et ce maximum ne sera certainement pas toujours atteint ; nous obtenons ainsi 16,000 tonnes par jour ou 480,000 tonnes par mois, ou 5,700,000 par an.

Mais peut-on supposer que les écluses fonctionneront ainsi sans interruption douze heures par jour, sans perte de temps, et chaque fois avec plein tonnage ? Poser une pareille question, c'est la résoudre, et nous pouvons affirmer encore, que même sans tenir compte des accidents possibles et probables, les écluses ne pourraient laisser passer que la moitié environ du tonnage que nous venons d'indiquer, si par impossible il se présentait au passage ; et nous avons démontré qu'il ne se présenterait pas par cette raison bien simple qu'il dépasse de beaucoup le tonnage réuni de tout le commerce des ports du Pacifique, les seuls qui motivent le percement et les seuls à très peu près qui l'utiliseront.

Le Canal au point de vue financier

Après avoir examiné les difficultés résultant des travaux du Panama, de leur cube, et des imperfections du plan adopté par la Compagnie, si on peut appeler plan, une conduite au jour le jour et se bornant à combattre les difficultés qui se produisent à mesure de leur apparition, sans aucune prévoyance et sans aucune étude d'ensemble, il nous reste à examiner la question financière, qui dans toute affoire industrielle prime toutes les autres.

Lors de notre séjour à Panama, M. Aspinwal directeur et ingénieur du Chemin de fer de Panama et qui a donné son nom au port de Colon, nous disait que l'Amérique trouverait sans difficultés les cinq milliards et s'il le fallait, deux cent mille hommes pour arriver à creuser le canal, si le capital était rémunéré — Eh bien, nous avons déjà établi que le capital ne saurait être rémunéré.

En effet dans le chapitre qui précède et qui traite du trafic

probable et possible du Canal, nous avons constaté que le produit ne pouvait dépasser 22 millions 1/2 ou trente millions maximum, en admettant alors le tarif quasi prohibitif de la Compagnie.

Nous avons établi également que les dépenses annuelles, étant donné seulement un canal à écluses, dépasseraient deux cent trente-cinq millions de francs, en ne payant aucun intérêt aux actions.

On a pu considérer notre assertion comme pessimiste, mais elle est appuyée sur des chiffres irréfutables, car nous les empruntons à la Compagnie elle-même et à ses bulletins.

Nous ferons remarquer d'abord, qu'en ce qui concerne le chiffre des terrassements à faire à nouveau pour le canal à écluses, nous avons accepté comme exacts les cubes de la Compagnie, que nous considérons comme atténués de moitié au moins, et que pour les délais d'exécution, nous avons pris les moyennes des extractions exécutées précédemment dans les massifs montagneux, en tenant compte du cube à extraire dans ces massifs, toujours d'après les indications de la Compagnie.

Nous avons dit que si le travail se faisait deux fois plus activement, il faudrait encore dix ans pour l'exécuter, et qu'enfin nous n'évaluons pas à moins de six ans le temps nécessaire à l'exécution du canal à écluses, avec les cubes annoncés par la Compagnie, s'ils sont exacts.

En prenant cette hypothèse très optuniste de six ans pour l'achèvement total, il est facile de voir que les intérêts et les frais d'administration auront sucé l'entreprise jusqu'aux moelles, d'autant plus qu'actuellement la Compagnie emprunte à plus de 10 p. o/o par an.

Voici au reste le montant des capitaux et charges annuelles, avant le dernier emprunt d'obligations à lots :

Nombre de titres	Capitaux.	Intérêts et amortissement.
—	—	—
	Francs	Francs
600,000 actions do 500 fr.....	300.000.000	15.000 000
250.000 obligations 5 o/o émises à437 fr. 50.	109.3 5.000	6.407.000
600.000 obligations 3 o/o émises à 285 fr...	171.000.000	9.540.000
477.387 obligations 4 o/o émises à 333 fr....	158.969.871	9.847.000
458.802 obligations remboursablesà 1.000 fr., rapportant 30 fr., et émises à 450 fr.....	206.469.000	19.764.000
Total pour le capital actuellement émis.....	945.813.871	60.558.000

Capital en cours d'émission :		
500.000 obligations rapportant 30 fr. et remboursable à 1.000 fr. émises à 440 fr..	220.000.000	21.000.000
Total des capitaux émis et des charges d'emprunts après l'émission en cours.....	1.165.813.871	81.558.000
Charges diverses en dehors des travaux (1) :		
Comité américain (quelle sorte de dépense cela peut-il bien être ?).....	»	1.500.000
Charges annuelles et frais divers pour le service des titres.....	»	8.234.000
Contrôle du Gouvernement colombien..	»	24.000
Dépenses de l'administration centrale.....	»	1.653.415
Total des capitaux et des charges annuelles de toute nature.....	1.165.813.871	92.970.221

Avec les émissions de l'emprunt à lots, qui augmenteront ces charges de 720 millions, la Compagnie aura enuiron 72 millions de plus tous les ans, soit avec les 93 millions en chiffre rond ci-dessus, cent soixante-cinq millions minimum — Si nous ajoutons à ce chiffre les frais d'administration, de services des titres, ceux d'entretien, de service et de réparation du canal, ceux de la redevance à l'Etat de Colombie, nous arrivons sans aucun doute à plus de 200 millions ; mais comme nous avons établi que le canal même à écluser, ne pourra être terminé avec les 720 millions provenant de cette émission, d'autant plus qu'il faut en distraire 120 millions destinés à en assurer l'amortissement ; que nous avons établi que le cout du canal ne saurait être moindre de 1500 millions au lieu des 568 millions annoncés par la Compagnie, le chiffre des charges annuelles s'élèvera comme il a été dit à deux cent cinquante millions.

Or le revenu annuel, aux débuts tout au moins, ne saurait dépasser trente millions, en admettant le tarif de 15 fr. par tonne, que nous considérons comme prohibitif, et qui est de nature plutôt à diminuer qu'à augmenter le revenu du canal.

Dans ces conditions, la question financière est jugée, et le canal devient *ipso facto*, et en laissant de coté les possibilités ou les difficultés techniques, une impossibilité financière.

Nous allons examiner à présent la situation de la Compagnie après la dernière émission, dont l'insuccès est enfin avoué par elle.

(1) E'après le compte présenté à l'assemblée générale du 29 juillet 1886.

Elle était au bout de son rouleau, nul ne l'ignore, et elle avait trouvé en mars à grand peine une somme de 40 millions ; elle avait du contracter un emprunt de 30 millions remboursables sur les premiers rentrées de l'émission des obligations à lots.

Ces constations faites, on peut aisément établir qu'elle est aujourd'hui la situation que nous étudions.

La Compagnie n est parvenue à placer que 900 mille titres, puis qu'elle annonce une émission du solde de 1100 mille, soit pour 324 millions au lieu des 720 millions qu'elle demandait; sur cette somme, il faut défalquer au moins 24 millions de frais d'émission, étant donnée la façon grandiose dont procède la Compagnie, et en outre quarante millions provenant de l'emprunt de mars 1888 et qui étaient admis à l'échange; si de 324 millions nous retranchons 64 millions, il reste 264 millions, dont il convient de déduire les 30 millions avancés par la haute banque, de sorte qu'il ne reste plus que 234 millions.

Nous établirons que la Compagnie était strictement obligée au dépôt de 120 millions, et à l'achat pour cette somme, de rente française 3 p. 0/0 destinée à l'amortissement des titres et au service des lots; il ne reste plus que 114 millions, qui peuvent être considérés comme la ressource nette apportée à la Compagnie par sa dernière émission.

Mais ces 114 millions ne sont pas versés, les obligations en effet ont été stipulées payables en sept versements dont le dernier échoit le 10 novembre 1889 ; comme la plupart des petits souscripteurs ne se libèrent pas par anticipation, c'est tout au plus si la Compagnie dispose d'une cinquantaine de millions, jusqu'à l'émission annoncée et jusqu'au mois de février prochain.

Nous avons dit ce que nous pensons de la tentative d'émission qui va avoir lieu, elle coûtera vingt-quatre à vingt-cinq millions, et les rapportera peut-être à peine.

Nous établissons dans le chapitpe suivant, quelle serait la situation de la Compagnie et des souscripteurs tant de la première émission, que de ceile en préparation, dans le cas oû celle-ci serait couverte, ainsi que les droits des souscripteurs aux deux émissions.

Nous terminons ici l'étude de la situation financière de la Compagnie, situation qui n'est pas faite pour inspirer la moindre confiance aux souscripteurs et qui doit engager tous

les porteurs de titres à s'en débarrasser à tous prix, s'ils ne veulent les voir sombrer dans le désastre final et inévitable.

L'Emprunt a lots, Son Amortissement

Droits des Souscripteurs

Nous exposerons dans un autre chapitre et dans nos conclusions, les mesures à prendre suivant nous, pour empêcher ou tout au moins pour atténuer l'inévitable désastre, et éviter aux porteurs de titres qui ont eu confiance au Grand Français, et à l'épithète sonore de Nationale que la Compagnie accolait toujours à son œuvre néfaste ; mais avant d'entamer ces questions, nous croyons devoir consacrer quelques pages aux calculs de la Compagnie sur la reconstitution et l'amortissement du capital de son dernier emprunt à lots, par l'achat de 120 millions de rente française, opéré à l'aide du prélèvement de pareille somme, sur les premiers fonds provenant de cet emprunt.

Il est bon d'examiner le plus ou moins d'exactitude de ces calculs, afin que, étant admis que la Compagnie tient toutes ses promesses et qu'elle tiendra celle là, les souscripteurs sachent si, avec cette somme, les engagements de la Compagnie ralatifs au service des lots et à l'amortissement de ses obligations, peuvent être régulièrement et entièrement tenus.

Il est bien entendu que les calculs dont nous allons donner ici les résultats, sont faits en admettant comme constituée la Société civile d'amortissement, et en admettant comme versés les 70 fr. 28 que la Compagnie devait retenir sur chaque titre émis, et qu'elle devait verser à la société civile d'amortissement.

D'après M. Mouquin actuaire, (les actuaires sont les calculateurs spéciaux des Compagnie d'assurances) les calculs de la Compagnie seraient inexacts, et laisseraient au bout de la période prévue, 87,000 titres, soit à peu près le quart, non remboursés.

Nous avons eu communication des calculs de ce spécia-

liste, déposés le 25 mai 1888 à la Commission du Sénat chargée d'examiner la demande d'autorisation des obligations à lots, et nous pouvons y relever les résultats suivants, sur l'emprunt de 350,000 titres du 14 mars 1888, qui est à valoir sur celui de 720 millions dont on demandait alors l'autorisation.

Au point de vue du mécanisme de l'opération du remboursement des titres à 1000 fr. avec les lots que l'on connait, voici comment le présente la Compagnie :

« Sur une somme de 460 fr. versée par chaque souscrip-
« teur pour une obligation, 389 fr. 72 sont attribués à la
« Compagnie universelle du Canal interocéanique de Pa-
« nama, et 70 fr. 28 à une société civile composée de tous
« les souscripteurs d'obligations, aux termes d'un acte reçu
« par M. Champetier de Ribes notaire à Paris. Cette der-
« nière somme de 70 fr. 28, est destinée à constituer le ca-
« pital d'amortissement à mille francs, de toutes les obliga-
« tions souscrites, par des placements en rente perpétuelle
« ou amortissable 3 o/o sur l'Etat Français, de manière à
« assurer le remboursement :

« En 82 ans 1/2, si la rente française est achetée à 82 fr.
« En 86 ans 1/2, si la rente est achetée à 85 fr.
« En 99 ans, si la rente 3 o/o est achetée à 100 fr.

Voyons si en appliquant à l'amortissement comme le prospectus l'indique : 300.000 francs par an pendant 75 ans, les arrérages des rentes à partir de la 76e année, et enfin le capital des rentes, à l'époque extrême du remboursement, voyons si la Compagnie arrive à sa démonstration.

1re Hypothèse : remboursement à 1000 francs en 82 ans 1/2, par achat de rente à 82 francs.

Sur 350.000 obligations, 70 fr. 28 produisent 24.598.000 fr. qui deviennent en rentes 29.997.560 francs, lesquels donnent un intérêt annuel de 899.926 fr. 80. Si de cette somme on déduit les 300.000 francs absorbés chaque année par l'amortissement, on capitalise pendant 75 ans, 599.926 fr. 80. A l'expiration de cette période, nous aurons obtenu par le jeu des intérêts 3 p. o/o composés, par l'achat de rentes à 82 francs, 199.461.654 fr. 50, qui joints aux 29.997.560 de rente achetée au début avec les 24.598.000 fr. versés à la société civile, donneront un total de 229.459.214 fr. 50 c.

A l'échéance de 82 ans 1/2 fixée par le prospectus, il aura été remboursé :

1° avec les 300.000 fr. prélevés de 1 à 75 ans :	22.500.000
2° avec l'intérêt 3 o/o des 229.459.214 50 de 75 ans à 82 ans 1/2	51.628.323 26
3° avec le capital espèces produit par les rentes à 82 fr.	188.156.775 89
Soit ensemble. . .	262.284.879 15
Pour couvrir le total de 350 millions indispensable pour rembourser les titres à 1000 fr. l'un, il manque exactement	87.715.120 85
Total.	350.000.000 00

Dans la 2e hypothèse ; remboursement en 86 ans 1/2, avec la rente achetée à 85 francs ; le déficit constaté n'est pas moindre de soixante-quinze millions et demi, en chiffres ronds ;

Et, dans la 3e hypothése, remboursement en 99 ans, avec la rente achetée à 100 francs, le déficit s'élève à 79 millions 830.036 fr. 36 c.

Pour arriver à assurer l'amortissement complet, ainsi que la Compagnie s'y engage par ses prospectus, il faudrait porter à 84 fr. 73 cent. par obligation, la somme mise en réserve, et versée à la Société civile d'amortissement.

Il est à remarquer que dans une période de 82 ans 1/2 minimum, pouvant aller à 99 ans, la rente peut être convertie, frappée d'un impôt, etc., toutes éventualités qui viendraient diminuer d'autant la capitalisation et par suite les possibilités d'amortissement.

Mais ce n'est pas tout. On a bien annoncé que les fonds destinés à l'amortissement et au paiement des lots avaient été déposés à une grande Compagnie financière, en attendant d'être mis au pouvoir de la Société civile constituée par l'acte reçu par Me Champetier de Ribes, notaire ; mais ladite Société financière n'en a jamais soufflé mot, on ignore le chiffre du capital déposé, on ignore même s'il y a un capital quelconque déposé ; mais ce qui est plus caractéristique, depuis la publication du prospectus d'émission qui annonce la constitution de cette Société civile d'amortissement, il n'en a plus été question, on ignore si elle est constituée définitivement, si elle existe ou non, ou bien si elle se confond avec la Société du Canal.

Dans ce dernier cas, si elle a pour chefs et administrateurs les chefs et les administrateurs de la Société Universelle du Canal Interocéanique, les souscripteurs peuvent être tranquilles, leurs fonds sont en sûreté, et le remboursement en est assuré d'avance ; la Compagnie se constitue gardien et garant de ses propres engagements ; voilà une garantie qui augmente singulièrement la sécurité des souscripteurs.

Nous posons des questions que nous voudrions voir résoudre par des affirmations catégoriques : c'est ici le cas d'en exiger.

Y a-t-il des fonds déposés ?

Quelle en est la quotité ?

Où sont-ils déposés ?

S'ils sont déposés, sont-ils suffisants pour assurer le remboursement dans les conditions du prospectus ?

La Société civile d'amortissement est-elle constituée, fonctionne-t-elle, est-ce elle qui a reçu les fonds déposés ? Où a-t-elle son siège, quels en sont les administrateurs ?

Ces questions nous paraissent mériter une prompte réponse, et après vérification seulement, les souscripteurs des obligations à lots, sauront quel fond ils peuvent faire sur les engagements de la Compagnie relatifs à l'amortissement.

Constatons toutefois que si la Compagnie n'a retenu et versé que 70 fr. 28 cent. par obligation souscrite, l'emprunt de 350,000 titres du 14 mars écoulé, verra de 75 mille à 87 mille de ses titres, sans aucune garantie d'amortissement, en acceptant l'une quelconque des trois hypothèses présentées par la Compagnie.

Au surplus tous ces calculs sont basés sur l'immuabilité du prix de la rente et de son intérêt pendant 86 ans 1/2 ou 99 ans ; or la Compagnie ne peut savoir à quel prix, pendant cette longue période, elle achètera sa rente ; elle ne sait pas s'il ne se produira pas de conversion, ce qui ferait crouler tous ses calculs ; elle ignore dans quelle proportion ses emprunts seront couverts ; elle n'a donc aucune base sérieuse pour l'établissement de son amortissement, de ses primes de remboursement et de ses lots.

C'est à quoi les souscripteurs feront bien de réfléchir.

Une question se pose d'importance majeure, la voici :

La souscription partielle qui vient d'avoir lieu et qui a eu le succès négatif que l'on connait, est elle valable ? Les

souscripteurs qui ont consenti à verser leur argent dans un but déterminé et qui ne pouvait être atteint qu'avec 720 millions, ne sont ils pas en droit de retirer leur souscription, puisque l'emprunt n'est pas couvert et que le but que se proposaient préteurs et emprunteurs ne peut être atteint ?

Il est certain qu'en droit, si j'ai promis de verser mille francs dans une entreprise, à la condition que ses chefs auraient en outre 19,000 fr. nécessaires pour la faire réussir, mon engagement devient nul, si on ne me justifie pas des 19,000 fr. dont s'agit.

Or c'est exactement le cas dans lequel se trouvent les souscripteurs des obligations à lots. On leur demandait 720 millions pour achever le canal, c'était le minimum indispensable ; on n'a pu réunir des souscriptions que pour moitié. Il est évident qu'avec cette somme, le canal ne peut être achevé, puisque d'après les prospectus, il faut la somme totale ; si on garde l'argent, il est à peu près certain qu'il est perdu ; le souscripteur a, suivant nous, le droit de redemander l'argent versé et il peut se refuser à tout nouveau versement tant qu'on ne lui justifiera pas de souscriptions pouvant produire la somme de 720 millions nécess aire.

Rendre l'argent serait en bonne foi et en stricte loyauté, la seule conduite à tenir ; mais déjà les millions encaissés sont sortis de la caisse de la Compagnie, et voulut-elle les rendre, elle ne le pourrait pas. Elle prépare pour une date rapprochée une nouvelle émission complémentaire, qui sera peut-être close à l'heure où paraîtront ces lignes, et dans cette émission, elle offre au public pour 325 fr. qui ressortiront à 320 fr. 33, le solde de 1.100.000 titres non souscrits, et que les premiers souscripteurs ont payé 360 fr.

Ce n'est l'à qu'un palliatif et loin d'infirmer le droit que nous reconnaissons aux premiers souscripteurs de réclamer leur argent, cette nouvelle émission le confirme. En effet, s'il était nécessaire pour obtenir 720 millions de placer les titres à 360 fr., il est évident qu'en les plaçant à 320 fr. 33, ou même à 325 fr. on n'obtiendra pas ces 720 millions.

Or, si les 720 millions sont nécessaires pour achever l'entreprise, et nnus avons démontré qu'il en fallait plus du double, les souscripteurs primitifs ont le droit absolu que nous avons dit plus haut :

Refuser tout versement et réclamer les versements faits, à moins qu'on ne leur justifie des souscriptions suf-

fisantes pour parfaire les 720 millions déclarés nécessaires et qui sont la condition *déterminante* de leur souscription.

Il nous paraît, au surplus, qu'en aucun cas, la condition des premiers souscripteurs ne saurait être pire que celle des seconds et, si on réduit le chiffre de la soutcription des premiers et des seconds souscripteurs, en admettant la totalité des titres souscrits; on aura 2 millions de titres réduits de 35 francs l'an, ce qui produira un déficit de 70 millions, et si, par une flagrante injustice, on favorise seulement les derniers souscripteurs, la réduction portant sur 1,100,000 titres, le déficit sera toujours de trente-huit millions cinq cent mille francs (38,500,000 francs); si, comme le constate le prospectus, les 720,000,000 de francs sont nécessaires, avec quoi comblera-t-on ce déficit de 70 millions dans un cas, de 38 millions et demi dans l'autre? Mais ce sont vétilles pour la puissante Compagnie.

La nullité de la souscription, qui nous paraît de droit, et que l'insuccès certain de la deuxième émission va confirmer incessamment, imposerait à la Compagnie, si elle voulait agir loyalement et correctement, l'annulation des deux souscriptions, et la restitution de l'argent aux souscripteurs.

Mais la Compagnie n'aura garde d'accepter cette solution: les Etablissements de crédit qui avaient avancé une trentaine de millions à la Compagnie sur le produit de cette souscription, ont voulu en être remboursés; il a fallu payer les frais de la première émission, frais très élevés, on a dû déposer, dit-on, 40 millions pour garantie du traité Eiffel, qui ne voulait pas construire les écluses sans ce dépôt préalable, il y avait des dépenses engagées et qu'on a dû solder; en un mot, les fonds encaissés sont, pour la majeure partie, sortis des caisses de la Compagnie, elle est donc forcée de considérer la souscription partielle comme régulièrement acquise, et elle en fera probablement de même pour les quelques obligations qui seront prises à la deuxième émission qui se prépare.

Si les souscripteurs n'y mettent ordre en s'adressant aux tribunaux, tous les capitaux obtenus ainsi seront irrémédiablement perdus, comme ceux employés jusqu'ici du reste; mais, admettons que les porteurs de titres adoptent

le point de vue de la Compagnie et qu'ils acceptent de faire les versements sans réclamations, quelles garanties doivent-ils exiger, quelles garanties la justice et les pouvoirs publics doivent-ils imposer à la Compagnie?

On a promis aux souscripteurs six tirages par an, avec trois lots de 500,000 francs, trois lots de 250,000 francs et six lots de 100,000 francs; on leur a promis formellement que cet ensemble de lots représenterait une annuité de 3,390,000 francs, et, qu'avec les frais divers, un capital de plus de 100 millions serait placé en rentes françaises et remis à une société civile d'amortissement indiquée aux prospectus d'émission.

Ces engagements sont formels, positifs, précis ; la Compagnie n'a pas le droit de s'en dédire, ni de les réduire sous le prétexte, par exemple, que la totalité de son emprunt n'a pas été couverte. Les souscripteurs remplissent la totalité de leur engagement, la Compagnie doit remplir le sien *in integrum*. Elle ne peut, par exemple, réduire ses tirages à trois au lieu de six, ou diminuer l'importance de ses lots proportionnellement au chiffre du capital souscrit. Elle le peut d'autant moins que lorsqu'elle a fait ces promesses et pris ces engagements, son attention et celle du Parlement ont été appelées sur cette éventualité, qui était une certitude pour toute personne au courant de la situation, de la souscription seulement partielle de son émission.

En raison de ces engagements, la Compagnie doit avoir prélevé sur les sommes par elle encaissées, 120 millions de francs et a dû les placer en rentes françaises afin d'assurer le paiement des lots promis et l'amortissement des titres. Elle a dû commencer par prélever 120 millions, et elle n'avait pas le droit de les réduire à 60, par exemple, sous le prétexte que l'émission n'était qu'à moitié couverte ; il faut, en effet, 120 millions au moins, et nous avons établi plus haut qu'ils étaient même insuffisants, pour que les lots et l'amortissement soient garantis conformément au prospectus. Si la Compagnie n'avait placé que 50 ou 60 millions en rentes françaises, elle aurait trompé ses souscripteurs, elle aurait commis un acte de mauvaise foi.

Les souscripteurs ont le droit incontestable et absolu de demander la justification de ce prélèvement et de cet achat de rentes ; mais ce n'est pas tout, les rentes achetées ; elles ne peuvent être confiées à la Compagnie, dont la situation

de plus en plus précaire n'offre pas des garanties suffisantes, on ne peut les confier qu'à des personnes tout à fait distinctes des administrateurs de la Compagnie. Elles doivent être déposées à la Caisse des dépôts et consignations, ou bien, il faut demander aux tribunaux la nomination d'un séquestre honnête et solvable pour administrer ce fonds de rentes.

Voilà les droits dont les souscripteurs peuvent et doivent user dans leur intérêt, s'ils ne veulent pas user de celui que la loi leur confère, et réclamer la nullité de leur souscription et le remboursement de leur argent.

Le Remède.

Nous avons dit le mal, et loin de l'avoir exagéré nous avons souvent atténué ; mais si dans notre conviction, le Canal à niveau est seul possible, il se peut aussi que nous nous trompions et que le canal à écluses puisse se faire, en y mettant le temps et l'argent nécessaires. Nous ne sommes pas, comme le Grand Français, ingénieur.

Le fussions-nous que nous n'affirmerions *catégoriquement* cette impossibilité, qu'après des études et des vérifications sérieuses sur les lieux. Si dans les projets actuels, le niveau des biefs supérieurs est trop élevé, peut-être sera-t-il possible de les abaisser, avec un peu plus de temps et de dépense, jusqu'au niveau du barrage du Chagres, et alors la principale cause d'impossibilité que nous avons signalée disparaîtrait.

Mais les impossibilités financières résultant de la faiblesse du revenu, subsisteraient toujours, aggravées par cette augmentation du cube à extraire. Quel est donc le remède?

Le remède existe, mais il faut avoir le courage de le chercher dans ce qu'on a toujours considéré comme l'accessoire du canal, dans son domaine territorial et agricole.

Ce domaine absolument négligé jusqu'ici, et dont on n'a parlé que pour faire miroiter au yeux des naïfs souscripteurs, les mines d'or ou d' argent qu'il peut recéler, contient une mine certaine, et dont le revenu positif et assuré celui-

là, pourra suppléer largement au revenu du canal, tout en augmentant le transit.

La Compagnie est propriétaire de cinq cent mille hectares de terrains de choix, le long de toute l'étendue du Canal. Si celui-ci était abandonné, si la concession devenait caduque, la concession des terrains le deviendrait aussi.

Il est donc indispensable que la Compagnie recoure d'ores et déjà, aux mesures conservatoires de la concession, pour ne pas être surprise par l'expiration des délais impartis, et qu'elle continue les travaux, non plus comme par le passé mais avec des entrepreneurs sérieux, exécutant des traités sérieux, et voulant creuser le canal en gagnant honnêtement un bénéfice élevé, et non pas en volant des fortunes aux malheureux souscriptieurs de titres.

Il faut ensuite commencer à mettre en valeur une partie du domaine agricole, celle qui est la plus rapprochée des débouchés commerciaux, et dont la fertilité est la plus grande.

L'Amérique Centrale, qui commence à Panama au Sud-Ouest, pour finir au Mexique au Nord, est sans contredit le pays le plus fertile du monde, et ses richesses agricoles sont sans rivales. Aucune mine d'or ou d'argent n'offre pareille sécurité.

Malheureusement l'Isthme a peu de population, la main-d'œuvre y est rare, et coûteuse par conséquent, de plus, le climat est malsain. Mais on peut suppléer au manque de bras par l'importation de coolies chinois, peu affectés par le climat, qui, avec leur aptitude agricole et dirigés par quelques européens, défricheront le domaine et le rendroet productif, tout en diminuant son insalubrité. Car nul n'ignore que la culture assainit le sol par les drainages, les assèchements des marais; et l'exemple du Tell algérien, dont l'insalubrité éfait légendaire à l'époque de la conquête, vient à l'appui de notre affirmation ; le Tell est aujourd'hui un des pays les plus sains du monde, comme il est un des mieux cultivés.

Nous avons la conviction raisonnée, d'après les expériences agricoles que nous avons faites personnellement, où dont nous avons été témoins au Centre Amérique, que le café, le cacao, la vanille, l'indigo, la cochenille, la salsepareille, le sagou, le caoutchouc et surtout la banane, viendraient dans l'Isthme avec une féracité sans égale et

permettraient avec une faible partie du domaine de la Comprgnie, d'obtenir vite, (en deux ou trois ans environ), un revenu dépassant deux cent millions de francs.

Si nous examinons, en effet, les résultats obtenus par la culture de la banane, nous trouvons qu'un acre (il y a environ trois ares à l'hectare), de cette plante merveilleuse coûte quatre livres de mise en culture et rapporte dès la première année : Onze livres, soit plus de 250 o/o du capital engagé. Les deuxième et troisième années et les suivantes jusqu'à 10 et 12 ans, l'acre de bananes ne coûte que des frais d'entretien insignifiants et le revenu s'élève au contraire dans une forte proportion jusqu'à 100 livres par acre, ou 2,500 francs environ par hectare.

Il est vrai qu'on ne peut planter tout l'Isthme en bananes, et que tous les terrains ne lui sont pas favorables, d'ailleurs une trop grande production ferait baisser les prix, et resteindrait les bénéfices. Mais l'indigo produit 80 o/o et donne deux récoltes par an.

Le café pousse en trois ans, et paie avec deux récoltes, la valeur du terrain où il pousse ;

Le cacao rapporte cinq francs par pied.

Voici au surplus le résultat par hectare, suivant la variété de culture, des terrains au Centre-Amérique ; ces chiffres sont extraits du remarquable ouvrage de M. Julio Rossignon, ancien professeur de sciences naturelles aux Universités de Paris, Guatemala et San Salvador, membre de la Société d'horticulture de Paris, une des autorités agricoles les plus éminentes.

D'après ce savant, la Caballeria de Tierra, cinq hectares environ, rapporte :

En sucre	2.500	piastres.
En café.	750	»
En tabac	3.000	»
En sagou	1.500	»
En riz	1.000	»
En cacao.	5.000	»
En indigo	2.000	»
En maïs (deux récoltes) .	1.500	»
En bananes	2.500	»
En manihoc	1.000	»

La valeur de la piastre étant de 5 francs environ, il suit

de là que l'hectare de terrain rapporte le même nombre de francs que la Caballeria de piastres.

La salsepareille, la vanille, le caoutchouc, le quinquina dont la culture serait très facile, surtout aux bords des canaux d'irrigation, produiraient des résultats plus élevés encore.

Et qu'on n'objecte pas l'insalubrité du sol, nous avons déjà répondu aux difficultés qui en résultent, ni les inondations périodiques qui, chaque année, à la saison des pluies, viendraient compromettre sinon détruire les cultures entreprises.

Nous supposons d'abord que le barrage du Chagres, retardé jusqu'ici, par l'insouciance et l'incurie des ingénieurs ou des entrepreneurs, qui avaient surtout à cœur de faire vite fortune et non de remplir le mandat qu'ils avaient accepté, nous supposons, disons-nous, que le barrage du Chagres serait un fait accompli, et ce travail, si on veut utiliser les déblais faits ou ceux à faire pour le canal à écluses, ne demandera guère plus d'une année, du moins pour retenir l'eau nécessaire aux irrigations.

En dehors du Chagres, de nombreux affluents peuvent encore être utilisés dans ce but, et avec un capital de mise en exploitation de cent millions au plus, on peut affirmer qu'on peut rendre productifs plus de cent mille hectares du domaine du canal.

Or, voyons d'après le tableau ci-dessus, emprunté à Don Julio Rossignon, le produit total et presque fabuleux que l'on obtiendrait par cette mise en culture, qui aurait en outre l'avantage : 1° d'assainir le sol, comme nous l'avons dit ; 2° de pallier les inondations ; 3° de donner un fret et des transports au canal.

Nous faisons le calcul sur 100,000 hectares seulement, et nous obtenons :

En sucre	250.000.000	de francs.
En café	75.000.0000	»
En tabac.	300.000.000	»
En sagou.	150.000.000	»
En riz . . . . , ...	100.000.000	»
En cacao	500.000.000	»
En indigo	200.000.000	»
En maïs	150.000.000	»
En bananes	250.000.000	»
En manioc	100.000.000	»

Si nous prenons la moyenne du produit de ces diverses cultures, nous trouvons que l'hectare donne un revenu annuel de 2,075 francs, et que cent mille hectares donneront 207,500,000 francs de revenu annuel.

Et qu'on ne se récrie pas sur ces chiffres qui peuvent paraître fabuleux, ils sont non seulement possibles, ils sont.

Si on veut réduire à mille francs le revenu de l'hectare, ce qui est moins de moitié de son produit réel, on aura encore pour cent mille hectares, un rendement minimum de cent millions par an.

Mais le chiffre de deux mille soixante-quinze francs par hectare est loin d'être exagéré, il serait plutôt au-dessous de la vérité ; il est donc établi qu'en utilisant un cinquième du domaine agricole de la Compagnie, on peut produire un revenu net de *plus de 200 millions par an.*

La seule difficulté, suivant nous, est de se procurer non pas cent millions, mais cinquante qui sont suffisantes, mais indispensables pour obtenir ce résultat, créer les irrigations, les haciendas, acquérir l'outillage, transporter la population agricole, etc.

Il y aurait du reste une étude d'ensemble à faire à ce sujet, et si les porteurs de titres du Canal pensaient, comme nous, que là est le remède à la situation, nous sommes prêt à donner, avec les documents que nous possédons, et notre expérience personnelle, un plan et une direction à l'œuvre que nous croyons appelée à panser les plaies faites par l'imprudence et l'incurie de la Compagnie.

Les résultats que nous donnons plus haut peuvent paraître et paraîtront sans doute fabuleux ; ils sont cependant réels.

En 1863 nous étions vice-consul de France à San Salvador, le pays produisait peu ou point de café, son Excellence le Général Barrios fit une expérience dans *une Chacara* qu'il possédait aux portes de la capitale, et vingt ans après le Salvador exportait un million de quintaux de café.

Nous avons dit que le café est encore un des produits les moins avantageux qu'on puisse récolter au centre Amérique, du moins comme prix ; mais il a par contre la certitude d'un débit assuré.

Un autre président de ce riche et laborieux pays, son Excellence Don Raphaël Zaldivar, grand officier de la Légion d'honneur, possède à San Andrès une hacienda qui lui donne en cafés 400,000 piastres de revenu annuel.

Nos chiffres pour fabuleux qu'ils puissent paraître sont positifs, et sans compter sur la découverte problématique de mines d'or ou d'argent, les porteurs de titres de la Compagnie peuvent trouver dans l'exploitation et la mise en valeur agricole du domaine du Canal, le moyen assuré de remédier et de suppléer largement à l'insuffisance d'ores et déjà constatée du revenu de celui-ci.

Dans ce revenu se trouve la fortune et la sauvegarde du capital que notre épargne enfouirait sans cela en pure perte, dans les vases et les roches de Panama.

Aussi sommes-nous d'avis que malgré toutes les incertitudes et toutes les difficultés que nous avons signalées, la Compagnie doit à elle même et doit à ses trop confiants souscripteurs, de faire tous ses efforts pour continuer et achever bien ou mal le canal, afin de ne pas perdre ce domaine, seul recours de notre épargne.

Voici donc qu'elle devrait être, dans la situation actuelle, la conduite du Grand Français et de son entourage, les administrateurs de la Compagnie :

Nous supposons, comme il arrivera certainement, que l'émission anoncée pour le 12 courant ne sera pas couverte, et le fut-elle, avec les restrictions admises par la Compagnie, ce n'est pas la souscription de 400,000 titres qui la tirera des embarras inextricables où elle se trouve.

Il faut donc que la Compagnie fasse amende honorable, avouant les fautes commises, les erreurs accumulées, et en appelle aux capitaux non de la France, mais du monde entier, car si l'entreprise du Panama n'est pas une entreprise nationale en ce sens qu'elle n'intéresse que très partiellement la France, elle est une entreprise éminemment internationale et influera sur le commerce et la marine de toutes les nations, grandes ou petites.

Dans ces conditions, si M. de Lesseps, usant du prestige attaché à son nom et à son succès précédent, négociait avec toutes les puissances, et essayait d'obtenir d'elles une garantie d'intérêt de 2 1/2 ou 3 p. 0/0, tant pour les capitaux employés que pour ceux à employer ; il serait facile, avec cette garantie, d'obtenir tous les fonds nécessaires, et alors ce n'est plus le canal à écluses, mais le canal à niveau qui deviendrait une certitude dans un temps donné. Les porteurs de titres actuels échangeraient avec reconnaissance leurs valeurs incertaines et aléatoires à gros revenus, contre les titres

nouveaux à revenu réduit mais certain, et si le canal coûtait trois, quatre, cinq milliards même, le capital aurait à recevoir en tout, au maximum deux cent-cinquante millions à 5 p. o/o ; le canal devant en rapporter quarante environ dès le début, s'il est à niveau, et le domaine en rapportant plus de deux cents, pour cent mille hectares seulement cultivés, les puissances garantes n'auraient guère à faire face qu'à une insuffisance d'une dizaine de millions par an, et une œuvre gigantesque, réformant celle du créateur, et utile aux deux mondes, serait créée.

La France aurait eu la gloire, chèrement payée, de donner le premier coup de pioche et de hasarder les premiers capitaux ; mais elle eesserait enfin de tirer les marrons du feu pour les autres.

Il est bien entendu qu'avant de faire appel aux puissances, le Grand Français devrait réunir un congrès d'ingénieurs de toutes les nations, représentées proportionnellement à l'importance de leur commerce et de leur marine, et leur demander, après communication de tous les plans, devis, et travaux exécutés, quelle est la possibilité du canal, et quelle est la valeur, la quotité et la durée des travaux à faire pour le mener à fin.

Ce n'est qu'après la réunion de ce congrès et sa décision motivée, que M. de Lesseps devrait s'adresser aux puissances, et avec la faculté de persuasion qu'il possède, son influence personnelle, y a-t-il un cabinet qui ne consentit à lui accorder une garantie qui n'aurait après tout qu'un effet limité, qui pourrait être réduite à rien si le canal ne coûtait pas plus de 4 milliards, et qui durerait très peu, si le canal coûtait 5 milliards avec un revenu initial de 40 millions?

Ce revenu en effet augmenterait graduellement, non pas comme l'établissent les calculs fantaisistes, d'aucuns disent fantastiques de la Compagnie, et si à l'époque de l'inauguration du Canal cent mille hectares du domaine étaient en valeur, on pourrait en quelques années, en avoir deux cent mille, ce qui porterait de ce chef, le revenu annuel à 400 millions de francs, c'est-à-dire à plus que le revenu 5 p. o/o du capital employé, si élevé qu'il put être.

Remarquons que les puisaances ne garantissant qu'un revenu de 2 1/2 à 3 p. o/o, le chiffre maximum de la garantie s'élèverait pour 5 milliards à 125 millions par an, qui seraient couverts et au-delà par le revenu du domaine.

Dans ces conditions, il faudrait que les puissances fussent réellement hostiles au canal, ce qui n'est pas admissible, dès le moment que ses auteurs cessent de le qualifier de Français et national, et qu'ils conforment leurs actes à leurs déclarations, ce que, malheureusement pour notre épargne, ils n'ont pas fait jusqu'ici.

Quant à nous, nous sommes persuadé que si M. de Lesseps veut entrer dans cette voie, il peut réussir, et n'aboutirait-il pas, il doit le tenter. Son prestige n'a pas disparu, l'échec complet seul peut le faire sombrer d'une façon irrémédiable.

Eh bien, que fort de ce prestige, il s'adresse à l'Allemagne que récemment encore il appelait *la sœur naturelle de la France ;* que pourrait lui refuser l'Allemagne, lorsque la garantie demandée est surtout purement nominale ?

Qu'il s'adresse à l'Angleterre à laquelle et pour laquelle, il a fait le Canal de Suez ou elle est maîtresse, où elle administre, gouverne, fixe les tarifs etc., l'Angleterre peut-elle lui refuser ce concours platonique et purement nominal ?

Et les Etats-Unis, ou il a fait des conférences, où il a un comité dépensant 1,500,000 fr. par an, où il a pris des entrepreneurs et commandé un outillage couteux en concédant des privilèges ; les Etats-Unis dont le commerce surtout profitera du Canal, pourront-ils lui refuser leur concours ?

La Russie où il jouit de la plus haute considération, comme Français d'abord et comme une des illustrations du siècle, la Rusie qui aura souvent à cmprunter le Canal pour ses possessions asiatiques ou américaines, la Russie, disons-nous, ne marchandera pas la garantie dont nous parlons.

Et les titres du Panama acceptés et négociés dans les bourses de l'Univers entier, seraient peut-être le premier pas vers l'unification monétaire si désirable, vers la paix générale peut-être et le désarmement universel.

N'y a-t-il pas là un rôle magnifique à remplir, et en présence des ruines que son refus pourrait accumuler sans retour, le Grand Français n'essayera-t-il pas de consacrer à l'œuvre où nous le convions, les restes de sa vie si remplie et si heureuse jusqu'ici ; mais qui sans cela pourrait s'éteindre dans le malheur et l'opprobre.

Nous pensons que dans une situation commé celfe de la Compagnie, il n'y a pas d'hésitation possible, et ses promoteurs ne peuvent que se rattacher à la branche de salut que nous leur tendons.

Après le mal, le remède.

Et ce remède que nous indiquons, avec la certitude absolue de son efficacité, il faut le mettre en pratique, et sans perte de temps, car les minutes, à l'heure présente, sont précieuses. Que peut-il arriver en effet?

Nous ne dirons pas une faillite; ceux qui la provoqueraient seraient des fous furieux n'ayant d'autre mobile que la ruine totale et irrémédiable de l'entreprise du Panama; mais une liquidation judiciaire peut devenir inévitable. Qu'adviendra-t-il alors?

Les parts de fondateur n'auront rien à toucher, les actionnaires auront même sort; quant aux obligataires, ils pourraient peut-être recueillir quelque épave.

D'après calculs longs et sérieux, nous estimons l'actif réalisable (versements à opérer, vente de matériel, fonds en caisse, créances diverses, etc., etc.), à 100 millions au plus; il y a un milliard d'obligations émises en chiffres ronds; la liquidation ne pourrait donner que 10 o/o du capital versé.

Il s'agit donc, à l'heure présente, de savoir si les actionnaires et les porteurs de parts de fondateur veulent ne rien avoir, et les obligataires perdre tout ou à peu près.

Ce résultat, il est facile, trop facile de l'obtenir.

Un syndic complétera la ruine entière.

Notre combinaison peut tout sauver, y a-t-il à hésiter?

Ni liquidation, ni faillite; accord unanime des intéressés et remise de l'affaire en des mains probes et honnêtes, qui veuillent et sachent mettre en pratique notre remède.

Et si, malheureusement pour l'épargne nationale, les seuls moyens de sauvetage que nous indiquons ne sont pas adoptés,

Il n'y a pas d'autre solution que la liquidation judiciaire ou la faillite.

Nous avons dit le résultat pour les porteurs de titres dans le premier cas; avec la faillite, rien, rien, rien!...

Nous avons indiqué l'actif réalisable en cas de liquidation; à cet actif, peut-être y aurait-il lieu de joindre les fortunes de tous ceux qui, de près ou de loin, ont participé à l'affaire et à sa ruine, et dont la responsabilité peut et doit être engagée tout au moins civilement, sinon autrement.

Ceci fera l'objet, s'il y a lieu, d'une deuxième brochure. — Pour nous, toutes les responsabilités, hautes ou basses, doivent être recherchées, discutées et poursuivies par tous moyens, et nous nous emploierons à cette tâche lorsque l'heure sonnera.

SUEZ, CORINTHE, PANAMA

Affaires exclusivement financières et nullement nationales

Avant de terminer ce modeste travail, qu'il nous soit permis d'établir que l'œuvre du Grand Français, aussi bien â Suez qu'à Corinthe et à Panama, n'a rien de national, au contraire. Ce ne sont là que de pures affaires d'argent et lorsque le Diplomate qui pouvait devenir un Talleyrand, s'est métamorphosé en ingénieur comme Eddison, en savant comme Arago, c'est surtout des affaires financières qu'il a exécutées.

Suez. Corinthe, Panama sont en effet trois vastes spéculations. Suez la première a admirablement réussi, trop bien même pour la France, et ceux qui adorent le veau d'or, ceux qui mesurent l'honneur à l'épaisseur du porte monnaie ont seuls lieu d'être satisfaits.

Mais l'intérêt national, est-il aussi satisfait ? Qu'on en juge.

Avant la nouvelle route maritime qui conduit aux Indes, la Méditerranée était un lac purement latin, la France unie à l'Italie amicale et à l'Espagne, y exerçait une véritable hégémonie ; Ceuta forteresse espagnole armée de notre moderne artillerie aurait annulé Gibraltar et arrêté les flottes anglaises ; l'Italie avec sa marine formidable, suffirait à tenir Malte en échec ; la Corse et l'Algérie nous offraient des ports d'attaque et de refuge incomparables ;

La Syrie était une province quasi Française, les chrétiens du Liban délivrés par nos armes, étaient nos clients, et dans tout l'Orient, nos consuls véritables vice-rois, distribuaient à la fois la civilisation et la justice ;

L'Egypte la perle de l'Orient, le grenier de l'Europe, était

sous notre direction politique, militaire et économique ; l'armée y était commandée et instruite par des Français, nos savants y dirigeaient les recherches archéologiques et y faisaient de merveilleuses découvertes, nos tribunaux consulaires y protégeaient notre riche et puissante colonie, la plus puissante qui existât alors en Afrique ; Alexandrie était un second Marseille ;

Mais le canal se fait et tout change.

La France, disait-on autrefois, était assez riche pour payer sa gloire, en construisant le canal elle a payé son abaissement. Elle a échangé sa prépondérance dans la Méditerranée son prestige et séculaire, sa légitime influence en Orient, et ses intérêts peut être vitaux en Egypte, contre les actions et obligations du canal, que l'histoire qualifiera un jour de néfaste pour la France.

Les sacoches des spéculateurs sont gonflées ; les actions du Suez montent toujours, mais notre influence est tombée, et a été remplacée par l'influence anglaise. Et on vient parler ici d'œuvre nationale! Allons donc!!!...

Vous avez fait une affaire; il se trouve que financièrement c'est une bonne affaire pour vous et ceux qui vous ont suivi ; mais cette affaire a été funeste pour la France.

L'Angleterre, il est vrai, a procédé avec son sans-gêne habituel ; elle a mis la main sur le canal, elle le tient et elle le tient bien.

Quand l'Angleterre a pris possession d'une situation utile à ses intérêts, elle ne s'en retire que lorsque cette utilité a cessé. Témoin Malte et Gibraltar qu'elle devait rendre à la paix générale, et qu'elle garde encore depuis 1815. On peut signer avec elle tous tes traités de neutralisation du canal que l'on voudra; elle se constituera gardienne exclusive de cette neutralité, en se maintenant quand même en Egypte, et ce faisant, elle annulera la neutralité proclamée. Les griffes du Léopard d'Angleterre sont tenaces, et ce n'est jamais que par force 9u'elles lâchent leur proie.

Ici voici ce qu'elle dit à la France : « vous avez risqué « l'or frençais, perdu à la tâche des hommes de valeur, vous « avez mené à fin une œuvre qui devait surtout être utile à « ma marine et à mon Empire Indien, et que j'ai entravée « par tous moyens en mon pouvoir, loyaux et déloyaux ;

« Aujourd'hui que, grâce à l'appui du Khédive et de « Napoléon III, l'œuvre est achevée, qu'elle donne des

« résultats, qu'en un mot c'est une excellente affaire, comme « c'est à moi surtout qu'elle est utile, je m'en empare;

« Vous avez tiré les marrons du feu, je vais les croquer, « et je les arroserai de vin de Chypre, dont je me suis em- « parée également, parce que Chypre commande l'entrée du « canal. »

Et avec le consentement volontaire ou forcé de la direction, l'Angleterre a imposé à la Gompagnie des administrateurs anglais et une direction véritablement anglaise; s'emparant des tarifs, elle les a modifiés et restreints dans la mesure des intérêrs britanniques, limitant et réduisant les dividendes des actionnaires français et leurs bénéfices, que nous avons pourtant payés si chers.

Ce sont là des faits monstreux, qui, dans la vie privée, seraient justiciables des tribunaux répressifs; c'est le vol à maiu armée.. Mais, en politique, la force prime le droit, et, depuis nos désastres, on nous a souvent rappelé que nous n'étions pas les plus forts. Mandrin, aujourd'hui, pourrait diriger avec éclat la politique de plusieurs grandes nations; au lieu d'être pendu ou roué, il serait comblé d'honneurs et de dignités.

Donc au moment où nous écrivons ces lignes, le canal est matériellement, et par sa direction même, entre les mains des Anglais; les habits rouges montent la garde à Port-Saïd et à Ismailia, les canons de Chypre commandent l'entrée du canal, comme ceux d'Aden et de Suez commandent l'entrée et la sortie de la mer Rouge. La route la plus courte de nos colonies de l'Extrême-Orient, est entre les mains de nos ennemis cinq fois séculaires, nos soldats et nos canons ne peuvent aller au Tonkin ou en Cochinchine qu'avec leur permission.

Ne valait-il pas cent fois mieuy que le canal ne fut jamais creusé!

Mals on touche de beaux dividendes, et le Suez est en hausse. Et notre honneur? Il est en baisse. Et notre influence en Orient? Disparue.

Notre protectorat des chrétiens en Syrie est devenu lettre morte, non seulement on y malmène nos protégés, mais nos nationaux eux-mêmes y sont maltraités; que dis-je, nos consuls généraux, nos consuls sont molestés par les autorités ottomanes, qui après quelques excuses banales, renouvellent le lendemain les offenses de la veille, violant le droit

des gens et les immunités diplomatiques comme à plaisir.

Ah ! le Suez a fait beaucoup pour notre prestige et notre influence en Orient !

Et la France doit beaucoup aux auteurs de cette œuvre vraiment nationale.

Mais les obligations et les actions du canal de Suez sont recherchées, elles font prime à la Bourse ; c'est pour leurs porteurs une compensation suffisante à la baisse constante de notre commerce avec Beyrouth, Smyrne, Alexandrie, Tripoli et toutes les échelles du Levant.

Notre marine commerçante et notre industrie peuvent ne pas être du même avis.

Et l'Egypte où nous étions les maîtres, cette terre antique qui conservait encore le souvenir de la croisade de saint Louis, et les souvenirs plus rapprochés de cette merveilleuse expédition où Bonaparte, le sultan de feu, battait sans relâche des ennemis toujours renaissants, tandis que Dessaix, le sultan juste, étonnait ces populations, jusqu'alors soumises au plus dur despotisme, par la justice et l'équité de ses décisions, où Champollion déchiffrait le premier les hiérogliphes trente fois séculaires, où Kléber enfin, le héros alsacien et doublement français, les étonnait par son héroïsme et succombait sous le poignard du fanatisme, cette terre que grâce à nous, Mehemet-Ali avait rendue presqu'à l'indépendance, où ses successeurs n'avaient demandé qu'à la France les secrets de la civilisation, cette terre est perdue pour nous, depuis que le canal néfaste a réussi.

Mais si nous avons perdu l'Egypte, si le canal lui-même appartient à nos adversaires les Anglais, les revenus des actions augmentent et les porteurs se frottent les mains. Que leur importent, en effet, l'honneur et l'influence de la patrie, pourvu que leur bourse se gonfle.

Et M, de Lesseps dous parlera encore là d'une affaire nationale ! Allons donc, une affaire financière oui, nationale jamais !

Et qu'on ne vienne pas dire que si l'Egypte a échappé à notre influence pour entrer dans l'orbite de la Grande Bretagne, ce n'est pas le canal, mais bien nos malheurs de 1870 qui en sont cause.

Certes nous ne méconnaissons pas la part de nos malheurs dans notre situation actuelle en Egypte. mais la cause première et inévitable de cette situation c'est le canal.

En effet jusqu'à cette néfaste entreprise, l'Egypte bien ou mal administrée, n'avait jamais eu de dette publique ; le canal commencé et les fonds en ayant été gaspillés avec l'entrain dont Panama a donné une 2e édition revue et augmentée, l'œuvre allait échouer, lorsque M. de Lesseps décida le khédive à souscrire de nombreuses actions, et lui fit contracter un premier emprunt pour les libérer. Cet emprunt a été l'origine de tous les autres, et des embarras financiers qui ont appelé d'abord le contrôle de la France et de l'Angleterre, et qui ont permis ensuite à cette envahissante nation de se substituer entièrement à nous.

Nous avons donc raison de dire que : si l'Egypte est perdue pour nous, c'est au canal que nous le devons, si notre commerce avec l'Egypte est ruiné, si notre influence y est perdue, si notre justice en est chassée, c'est encore par le canal.

Aujourd'hui nos juges consuls sont remplacés par des tribunaux mixtes, nos savants par des savants anglais, et l'armée que nos officiers commandaient jadis seuls, n'est plus qu'une milice britannique encadrée par des chefs anglais, comme les régiments de Cipayes de l'Inde.

Les forts d'Alexandrie, ceux du Caire sont occupés par les troupes et les canons de sa gracieuse majesté Victoria, et la civilisation qui sous l'influence Française, s'était étendue jusqu'à Karthoum et à toute la Nubie, a reculé aujourd'hui devant le fanatisme musulman qui assiège actuellement à Souakim, les derniers restes de la conquête Egyptienne au Soudan.

Qu'importe à l'Angleterre ; ce n'est pas la grandeur de l'Egypte qu'elle désire, c'est sa soumission ; et pourvu qu'elle dispose de ses finances, de ses douanes, de ses ports ; qu'elle mette ses nationaux dans tous les emplois rétribués ou influents, elle a ce qu'elle veut.

Or elle a tout, tous les fonctionnaires sont anglais, tout le commerce est anglais, le notre est annihilé, nos nationaux sont molestés et leur domicile envahi, nos consuls sont sans influence. Et c'est au canal que nous devons la ruine d'une situation admirable, créée par le génie de Bonaparte l'héroisme de Kléber et de Desaix, maintenue sous le régne du célèbre Méhémet Ali et de ses successeurs, consolidée sous Napoléon III. Quelle œuvre nationale que ce canal qui produit pour la France de tels résultats ! Mais quelle bonne affaire aussi, ses actions dépassent deux mille francs !

En revanche, nos armateurs de Marseille regardent leurs navires désarmés, inutiles et improductifs pourrir dans le port,

La hausse des titres du Suez compensera-t-elle jamais cette ruine de notre commerce en Orient, de notre influence et de notre suprématie en Egypte, et de la plus courte route de l'Asie aux mains de nos rivaux séculaires? Dix batailles perdues n'eussent pas été pour nous aussi fatales que l'ouverture de ce canal, que ses auteurs osent encore qualifier de national.

Corinthe aussi devrait être une affaire nationale, puisqu'elle n'existe que par les capitaux français. On ne la classe pourtant pas comme Suez et Panama, c'est une trop petite affaire, elle ne nous a pas demandé autant de centaines de millions et profitera aux Grecs, de bons et vrais amis de la France, qui n'ont pas encore oublié qu'ils lui doivent quelque reconnaissance.

Cette affaire, patronnée par le grand Français, mais qu'il n'a pas dirigée, ne donnera peut-être pas de gros bénéfices; ses actionnaires devront peut-être attendre longtemps un revenu de leur argent; mais, comme il n'y a pas eu trop de gaspillage, ils peuvent avoir de larges et légitimes espérances dans l'avenir. Ce canal, affaire grecque avant tout, profitera surtout à la marine autrichienne et italienne des ports de l'Adriatique, Venise et Trieste, Pola, Zara, etc.

Mais, du moins, n'avons-nous rien à reprocher à la Grèce, elle nous a fait bon visage dans la bonne comme dans la mauvaise fortune, nos capitaux trouvent en Grèce des affaires rémunératrices et l'agriculture hellène, dans les temps de disette vinicole causée par la maladie de nos vignobles, est venue en aide à nos populations, en nous expédiant d'excellents raisins secs dont nous avons su faire une boisson aussi saine qu'agréable. — Est-ce pour tous ces motifs que le Canal de Corinthe n'est pas qualifié de national?

Cependant, nos pièces d'or envoyées dans le Péloponèse sont au même titre que celles qui ont servi à creuser le canal anglais de Suez ou qui s'engloutissent dans le canal américain de Panama, et profitent surtout aux entreprises hollandaises, belges et américaines; car nul ne l'ignore, les grandes entreprises de dragage, de terrasse-

ment et de déblai sont presque toutes entre les mains de Hollandais, de Belges, d'Américains et d'Anglais, le matériel et l'outillage ont même origine. Telle est l'entreprise *nationale* et *patriotique* que notre capital a seul osé tenter dans le Nouveau-Monde, au profit particulier de l'Amérique et à celui de toutes les autres nations, la France exceptée.

Le Canal de Corinthe devrait aussi être baptisé . *œuvre nationale,* il y a plus de titres, et tout au moins autant que les deux autres.

Lorsque notre illustre compatriote acheta le projet du Canal de Panama du Syndicat qui avait obtenu la concession de Gogorza, il faisait purement et simplement une affaire de spéculation. Et, dans cette affaire, où l'on a fait intervenir le patriotisme, la fierté natiouale, etc., etc., la France n'avait aucun intérêt, en dehors d'un placement de capitaux; l'affaire était purement américaine, ne servait que des intérêts américains; pour nous c'était, et elle eut dû rester un simple acte commercial.

Quelle est, en effet, notre situation politique et commerciale dans l'immense continent découvert par Christophe Colomb?

Au Canada, notre noble et grande colonie, les Anglais règnent en maîtres depuis Louis XV, depuis le siège héroïque de Quebec et la mort glorieuse de l'illustre Moutcalm. Dans ces immenses contrées, dont les ressources sont inépuisables, le commerce anglais domine, le commerce français est insignifiant; à peine quelques navires chargés de vins, de soieries et d'articles Paris abordent aux ports du Dominicum, à travers l'Atlantique, et nos voyageurs, pas plus que nos marchandises. n'auront jamais à emprunter la voie de Panama pour pénétrer dans ces magnifiques contrées où nous sommes des étrangers, après y avoir apporté les premiers la civilisatiou.

Les dominateurs qui nous ont succédé, ont réuni les cotes des deux océans qui bornent le Canada à l'Est et à l'Ouest, par une de ces immenses voies ferrées, ligne gigantesque de 2,000 lieues de longueur, dont notre vieille Europe ne peut se faire une idée, même approximative. Le Transcanadien-Pacifique va de l'un à l'autre Océan, et rend ainsi le Canal de Panama complètement inutile aux transports interocéaniques du Canada.

Allons plus au Sud, entrons aux Etats-Unis, la grande République *sœur ;* Sœur!... Enfin, Caïn était aussi frère d'Abel.

Quelle est aux Etats-Unis notre situation commerciale ? Nulle, ou à peu près. Supprimez, en effet, les soieries, les vins et cognacs, et notre commerce n'existe plus. Industriellement, nous n'importons rien dans la grande République qui, elle, au contraire, importe chez nous.

La République *sœur* que nous avons aidée à naître, qui n'existe que grâce à nos armes à notre argent, au plus pur de notre sang versé pour son indépendance, a prouvé qu'elle avait acquis surtout l'indépendance du cœur. Pendant la funeste guerre de 1870, sa population où l'élément Teuton domine, applaudissait à nos désastres, ses ministres, à l'Etranger faisaient le jeu de M. de Bismarck, et les autorités locales, saisissaient dans les ports, après que nous les avions payés, les fusils et les canons que le gouvernement de la défense faisait acheter par l'intermédiaire de nos consuls.

M. Place alors consul général à New-York, en sait quelque chose. Tout fut fait à l'époque de nos désastres, et tout fut tenté, pour paralyser notre défense. Quelle fraternité ! Et à l'heure présente nos produits sont frappés aux Etats-Unis de droits prohibitifs, l'art Français même est atteint par le fisc dans des proportions scandaleuses.

La république sœur entend la fraternité comme cette sœur plus voisine et plus vite oublieuse de l'or et du sang versés pour elle.

Quand donc cesserons nous de croire à la reconnaissance des peuples, et quand finirons-nous de répandre à flots notre or et notre sang, pour des intérêts qui ne sont pas exclusivement français ?

Dans l'affaire du Panama on a fait miroiter l'intérêt national, or les *américains du Nord ont seuls un intérêt majeur* à relier New-York à San Francisco par une voie maritime pour éviter les transbordements.

Malgré les deux voies ferrées gigantesques et jusqu'ici sans rivales dans le monde, qui unissent les deux océans à travers les Etats-Unis, une voie maritime leur est indispensable, et si nous réussissons, si nous perçons Panama, seuls les Etats-Unis s'en serviront, heureux encore si, sous prétexte de doctrine Monroe, ils ne s'emparent pas du canal exécuté avec l'or et le sang français, comme les anglais ont eu l'habileté de le faire à Suez.

Et si la voie maritime est ouverte, c'est aux américains seuls qu'elle profitera au grand détriment de notre agriculture qui ne peut lutter avec l'agriculture industrielle Anglo-Saxonne, qui à peine à soutenir laconcurrence des blés transportés par voie ferrée, des vins et des autres produits de San Francisco et des cotes du Pacifique.

Notre agriculture nationale souffre, elle mourrait alors; et ce serait la ruine cette fois définitive de ces bas de laine ignorants et surtout trop confiants qui s'épuisent à soutenir une affaire mort née, mais où on leur a persuadé que l'honneur et l'intérét français étaient engagés,

Que dire du Mexique? Cette République est annexée commercialement et industriellement aux États-Unis, les banques, usines, chemins de fer, grandes cultures, tout appartient aux yankees ; nous avons parcouru ce vaste et riche pays en tous sens, nous n'avons trouvé qu'une seule hacienda importante appartenant à un français, dans les environs d'Orizaha ; nous y avons reçu la plus charmante et la plus cordiale hospitalité. Il y a donc bien peu d'intérêts français au Mexique et en tous cas, il n'est pas besoin du Canal de Panama pour les desservir.

Il en est malheureusement de même dans le Centre-Amérique. Nos consuls, et il n'y en a que deux pour une étendue de côtes de 1800 lieues, n'ont presqu'aucun intérêt français à sauvegarder.

Commercialement nous occupons en Amérique le cinquième rang, venant après les États-Unis, l'Angleterre, l'Allemagne, l'Italie et même l'Espagne.

Dans le Pacifique, sur une étendue de côtes de près de 7,000 lieues, il n'y a pas une seule chaloupe à vapeur française, faisant un service régulier.

Les frères Péreire, deux grands français aussi, ont vainement essayé de créer une ligne à vapeur sur le Pacifique ; le service a dû être bientôt suspendu et supprimé, malgré le confort des navires et l'urbanité des commandants.

Notre commerce que nous avons suivi et étudié pendant cinq ans, dans les ports compris entre San-Francisco et Valparaïso, existe peu ou point. Le Pacifique est sillonné de lignes américaines, anglaises, allemandes et espagnoles, nous n'y avons pas même un lougre de cent tonnes battant pavillon français et faisant un service régulier, et on vient nous dire que le percement du Panama *est une œuvre nationale.*

Ou c'est de la démence, ou c'est un défi au bon sens, une de ces fumisteries colossales qui font hausser les épaules à l'étranger, et le font rire de notre ignorance et de nos prétentions.

Appelons, il le faut, les choses par leur nom, nous avons voulu faire, non une œuvre nationale, mais une opération financière et industrielle à Panama, nous avons espéré y placer votre argent comme à Suez, et pas autre chose; *là est la vérité!*

Qu'à l'heure présente, nous fassions tous nos efforts pour terminer le Canal, pour ne pas perdre les capitaux engagés, les travaux commencés; que, n'ayant pas chance de bénéfices ni de rémunération quelconque immédiatement, nous renoncions provisoirement à recevoir des intérêts ou des dividendes, tout en conservant l'espoir de retrouver plus tard ces bénéfices seulement retardés, voilà qui est juste, qui est vrai, qui est humain.

Mais qu'à propos d'argent mal employé on mette l'honneur national en avant, qu'on prétende que cet honneur est engagé; que l'on fasse appel à l'amour-propre national, à l'intérêt national!... C'est faux, c'est absurde.

Il est vrai que les fautes de nos ingénieurs sont devenues légendaires en Amérique, où des hommes de la valeur des Menocal, des Ammen, des Eddisson sont plus que surpris de la légèreté des études préparatoires et du peu de pratique de nos techniciens. Mais en quoi l'intérêt, l'honneur ou même l'amour-propre national peuvent-ils être affectés par la légèreté ou la maladresse de nos ingénieurs.

Évidemment, ce ne sont pas les élèves de notre École Polytechnique qui ont endigué le Mississipi, bâti des ponts sur le Saint-Laurent et l'Hudson, construit des chemins de fer auprès desquels nos plus grandes voies ferrées seraient à peine des lignes Decauville; et nos plus remarquables viaducs ne sont que jeux d'enfants, si on les compare à certains viaducs américains et surtout à la merveille du monde, le célèbre pont de Brooklin! mais s'ils n'ont pu s'élever à la hauteur de ces merveilles de la science et de l'industrie américaine, en quoi les intérêts, l'honneur ou l'amour-propre national sont-ils lésés?

A l'époque où nous habitions Panama, des relations courtoises et cordiales s'étaient établies entre nous et M. Aspinwall, ingénieur du chemin de fer de Panama à Colon, alors

en construction. C'est en compagnie de ce savant praticien aussi célèbre qu'actif, que nous avons parcouru l'Isthme et tout le tracé du Canal, qui est à très peu près de celui du chemin de fer. Nos excursions se faisaient en pirogue, à cheval, à dos de mulet; et, suivant M. Aspinwal, un canal en tranchée à ciel ouvert et à niveau, était possible, mais seulement avec l'énorme capital de cinq milliards de francs, outre une énorme consommation de vies humaines.

Aussi, devant un effort aussi coûteux, le Gouvernement des États-Unis allait faire étudier :

1° S'il était possible de créer une voie navigable à travers l'Isthme, en utilisant les lacs du Nicaragua et le fleuve Saint-Juan.

2° Si l'on pouvait exécuter un chemin de fer de New-York à San-Francisco, en traversant des territoires inconnus, peuplés d'indiens sauvages, traversés par de grands fleuves et obstrués par les montagnes les plus élevées du Globe.

Cette entreprise nous paraissait d'une exécution impossible. Mais M. Aspinwall nous assura que le Génie américain ne connaissait pas d'obstacles, *lorsque le capital était rémunéré.*

Et, de fait, la ligne étudiée alors, fonctionne depuis longtemps déjà, et elle a même une ligne concurrente sur le territoire des Etats-Unis.

D'après M. Aspinwall, les Etats-Unis auraient trouvé les cinq milliards nécessaires, et sacrifié au besoin la vie de deux cent mille hommes, pour creuser le Canal de Panama; mais le canal ne pouvait guère rapporter que vingt-cinq à trente millions par an, *le capital n'était pas rémunéré.* Les Américains examinaient des projets plus hardis et plus coûteux, mais rémunérateurs; ils les ont exécutés depuis;

Les Américains n'appellent *natienal* que ce qui intéresse réellement la nation, ce qui touche à ses intérêts, ce qui lui donne des bénéfices; nous ferions peut-être bien de les imiter.

Depuis 1863, époque de nos entretiens et de nos excursions avec M. Aspinwall, nous avons bien des fois franchi l'Isthme de Panama; mais son importance a diminué de beaucoup pour les Américains, car le commerce des deux Océans transite aujourd'hui à travers les Etats-Unis par deux chemins de fer, et l'on va de New-York à San Francisco en six jours et sept nuits, dans des wagons magni-

fiques, renfermant toutes les commodités de la vie, et pour le prix de cent dollars.

Revenons maintenant au Panama, et disons d'abord que l'Amérique n'a jamais été pour la France un terrain fécond.

Nos rois ont abandonné le Canada, la République a vendu la Louisiane aux Etats-Unis ; elle a évacué Saint-Domingue, la reine de nos colonies.

Nos intérêts territoriaux sur cet immense Continent se réduisent à la Guyane, une vaste nécropole, où une législation barbare condamne à une mort certaine, des coupables passibles seulement d'une peine temporaire. Nous avons aussi quelques îles dans les Antilles. C'est là tout ce qui nous reste dans des contrées où avant les Anglais et après les Espagnols, nous avons eu la prédominance.

Ces intérêts territoriaux, le Canal de Panama ne leur est d'aucune utilité. Quel est donc son intérêt national, puisqu'il n'importe ni à nos intérêts commerciaux, ni à nos intérêts territoriaux.

Le seul intérêt auquel il touche, c'est l'intérêt financier.

Oh, pour l'intérêt financier, il est largement atteint, beaucoup trop largement !

Lorsque Law, un visionnaire mais un honnête homme, organisa la banque du Mississipi, l'engouement qu'il produisit et les désastres qui suivirent affectèrent aussi nos intérêts financiers, mais un très petit nombre de français en souffrirent, l'épargne nationale ne fut pas atteinte.

A l'époque contemporaine nous avons vu le Transcontinental-Memplis-Pacific, qui ruina notre épargne aux derniers jours de l'empire, le fatal emprunt du Mexique, le vol fantastique et impuni du Honduras, les émissions multiples et à jet continu d'Haiti, c'est toujours à l'épargne française que ces entreprises, que ces emprunts se sont attaqués ; mais aucun n'a eu l'idée de se déclarer national, et les ruines qu'ils ont faites ne sont que jeux d'enfants à coté des désastres que provoquera l'effondrement du Panama, si on ne trouve un moyen pour éviter la catastrophe. Ce sera outre la ruine matérielle une ruine morale grâce à cette prétention de la Société du Panama d'être *une société nationale* et de faire une *œuvre nationale*,

Pour conclure :

Nous adjurons celui auquel on a décerné le titre glorieux de Grand Français, et que nous considérons d'ailleurs comme

l'honnêteté même, nous l'adjurons, disons-nous, d'y prendre garde.

Il est membre de l'Institut, membre de l'Académie française, grand-croix de la Légion d'honneur; il réunit en sa personne et sur sa tête tous les honneurs qu'une nation peut décerner, il occupe de fait et dans l'opinion, la plus haute position à laquelle un homme puisse s'élever; — pour tous, il est savant entre les savants, instruit parmi les instruits, honnête parmi les honnêtes.

Mais s'il s'est trompé, si sa parole n'a pas dit la vérité, s'il n'a pas contrôlé ce que lui disaient ses ingénieurs et ses subalternes, sa chute sera d'autant plus grande qu'il est plus élevé, et s'il a arraché uniquement à l'épargne française plus de deux milliards,

Le grand Français deviendra, pour ses victimes et pour la France, ... Un Bazaine financier.

CONCLUSION

Notre tâche est achevée, et nos lecteurs savent à présent qu'en suivant les errements signalés par tant de fautes et d'erreurs on ne peut aboutir qu'à une catastrophe.

Est-ce à dire qu'il n'y a rien à faire pour prévenir ou, tout au moins, atténuer le désastre?

Suivant nous, il existerait un moyen; sera-t-il possible de l'employer, nous l'ignorons, mais on doit tout tenter en pareil cas, et négliger la moindre chance serait plus qu'une faute, ce serait un crime.

A notre avis, voici ce que devrait faire le grand Français, le savant illustre, l'ingénieur célèbre :

1° Exposer franchement et loyalement la situation réelle de l'entreprise aux intéressés, reconnaître et indiquer les fautes commises;

2° Réunir un Congrès international d'ingénieurs, qui décideront à la majorité des voix : si le canal est possible avec le tracé adopté, et quelle dépense entraînerait son achèvement à forfait;

3° Faire appel au concours financier des gouvernements

civilisés pour réunir les fonds déclarés nécessaires par le Congrès, pour l'achèvement du canal et des ports sur l'Atlantique et le Pacifique;

4° Réduire au strict nécessaire et à 2 1/2 ou 3 0/0 au maximum les intérêts du capital français engagé dans l'entreprise;

5° Répartir et mettre en valeur émis les cinq cent mille hectares de terrains joints à la concession, et créer une régie honnête et capable qui tire parti des richesses agricoles inexploitées, lesquelles compenseraient rapidement la réduction des intérêts ci-dessus indiquée;

6° Proposer aux intéressés de constituer un Comité de surveillance avec mission de contrôler tous les actes de l'administration.

Peut-être, à l'aide de ces mesures radicales, il est vrai, mais constituant un minimum indispensable, arrivera-t-on à éviter la chute presque inévitable.

Nous ne doutons pas que M. de Lesseps ne s'y résigne, car c'est le moins qu'il doive à ces petits capitalistes qui l'ont suivi si aveuglément.

S'y refuser serait une vraie désertion.

Nous l'en croyons incapable.

G. de B.

Aux Porteurs de Titres du Panama

Constitution d'un comité de vigilance et de protection

Comme on a pu le voir au cours de notre brochure, elle était sous presse, et nous eussions pu depuis quelque temps déjà la livrer à la publicité ; nos nombreux amis auxquels elle a été communiquée en épreuves, pourraient en témoigner.

Nous avons cru devoir en retarder la publication après le 12 courant, parce qu'il ne nous convenait pas d'être accusé à aucun titre, de manœuvres pour faire échouer l'émission d'obligations qui avait lieu ce jour-là. L'échec de cette émission ne faisait aucun doute pour nous, comme pour tous ceux qui connaissaient la situation ; toutefois on n'eut pas manqué d'exploiter notre modeste travail et de lui attribuer, au moins pour partie, l'insuccès inévitable qui s'est produit.

Cet insuccès a précipité les évènements. Dès le 13 courant, les journaux annonçaient que le conseil des ministres s'était réuni extraordinairement pour délibérer sur la situation du Panama, et à la bourse du même jour un avis placardé par le Commissaire de police informait officiellement le public des projets du Gouvernement, cet avis était ainsi conçu:

« Le gouvernement déposera aujourd'hui à la Chambre » un projet de loi ayant pour objet de proroger pendant trois » mois le paiement des sommes dues par la Compagnie du » Panama, y compris les coupons des actions et obligations, » ainsi que le fonctionnement de l'amortissement.

» Toutefois, le service des lots attribués aux obligations » émises en exécution de la loi de 1888 continuera à fonc- » tionner en vertu des garanties constituées par la même » loi.

» La prorogation ne s'applique pas aux titres restant à » émettre à la date du 1er décembre. »

A la Chambre, en effet, le gouvernement a déposé le projet de loi suivant :

Article unique. — La Compagnie universelle du canal interocéanique est autorisée à proroger pendant un délai de

trois mois, à partir du 14 décembre 1888, le paiement des sommes dont elle est débitrice, y compris les coupons des actions et obligations.

Toutefois, cette prorogation ne s'appliquera pas aux 1,151,678 obligations restant à émettre au 1er décembre 1888, sur l'emprunt autorisé par la loi du 8 juin 1888.

Le fonctionnement de l'amortissement des obligations sera également suspendu pendant le même délai de trois mois.

Le service des lots attachés aux obligations créées en vertu de la loi du 8 juin 1888 continuera à fonctionner en vertu des garanties constituées par la même loi.

Il a demandé l'urgence qui a été vivement combattue par MM. Goirand, Jumel et de Kergariou.

La Chambre a cependant voté l'urgence et s'est retirée dans ses bureaux pour nommer la commission chargée d'examiner le projet, et de lui faire le rapport.

Dans cette commission, trois membres seulement sont nettement favorables au projet du gouvernement, trois font des réserves et seize sont hostiles.

Malgré cette majorité hostile dans la commission, l'impression générale était le 14 décembre au soir, que le projet serait voté par la Chambre.

Le délai de prorogation demandé aux Chambres par une société purement financière, a pour but de permettre des combinaisons qui, dit-on, pourraient sauver le Panama.

On a pu voir par la lecture de notre brochure, que nous sommes acquis d'avance à toute combinaison sérieuse et honnête qui pourrait se produire dans ce but ; mais nous nous méfions instinctivement des combinaisons présentées par ceux qui ont trompé et mal conseillé M. de Lesseps et qui ont mené l'épargne française dans l'abime du Panama ; nous savons qu'il faut s'attendre à ce que les petits y soient sacrifiés, et à ce que tout ce qui reste de l'entreprise aille grossir la bourse des grands financiers, à moins que M. de Lesseps, trouve de nouveaux collaborateurs, et qu'il aille en personne s'établir à Panama où l'œil du maître aurait fait merveille.

Les petits souscripteurs isolés, seront sans défense, groupés et syndiqués, ils imposeront aux gros financiers, à la Compagnie, au Gouvernement lui-même, les solutions qu'ils croiront les plus favorables à leurs intérêts,

soit celles que nous préconisons dans notre travail, soit toutes autres qui paraîtraient préférables.

Déjà, un grand nombre de porteurs de titres nous ont confié la défense de leurs intérêts, nous allons avec ce premier noyau et tous les autres adhérents qui voudront se réunir à nous, constituer un *Comité de vigilance et de protection*, dont le siège sera à Paris, rue de la Victoire, n° 56, et qui aura pour objet de défendre et protéger les droits des porteurs de titres, soit en cas de faillite, soit en cas de liquidation, soit en cas de vente ou cession de l'entreprise.

Nous faisons appel à tous nos lecteurs, à tous ceux qui, isolés ne peuvent rien et qui réunis peuvent tout, pour qu'ils arrivent à nous. Nous nous mettons à leur disposition, et nous croyons pouvoir leur affirmer, que nous veillerons avec un soin scrupuleux, avec le concours des membres du Comité qu'on jugera à propos de nous adjoindre, à ce que leurs droits soient respectés, à ce que leurs intérêts si respectables ne soient pas compromis et sacrifiés.

Si nous pouvons imposer nos solutions aux Chefs de l'entreprise, on pourra dire d'elle que les gros bonnets l'avaient perdue, et que les petits l'ont relevée.

La Compagnie a fait afficher dans la soirée d'hier la note suivante :

« A la suite du dépôt par le Gouvernement d'un projet de loi, tendant à la suspension provisoire du paiement des coupons des actions et des obligations, une mesure s'imposait.

« M. Ferdinand de Lesseps, Président-Directeur, et les membres du Conseil d'Administration de la Compagnie universelle du canal interocéanique, tout en réservant leurs concours le plus complet à l'entreprise, ont cru devoir, s'inspirant de l'intérêt des actionnaires et obligataires, et de la nécessité d'éviter toute interruption dans la marche des travaux, demander à M. le Président du Tribunal Civil de la Seine, la nomination d'administrateurs provisoires.

« Par ordonnance rendue le 14 décembre, M. le Président a nommé administrateurs provisoires, avec les pouvoirs les plus étendus pour gérer et administrer la Société de Panama et assurer la continuation des travaux. M. Denormandie, ancien gouverneur de la Banque de France ; M. Baudelot,

ancien Président du Tribunal de commerce de la Seine et M. Hue.

La publication de cette note rend, d'autant plus urgente, la constitution du *Comité de vigilance et de protection* que nous proposons à nos lecteurs. Nous leur renouvelons donc ici, dans leur intérêt, le plus pressant appel. On sait que hier, la Chambre a refusé à la Compagnie de Panama, une loi d'exception qui, cependant, pouvait être excusable et utile dans les circonstances actuelles.

La Chambre en effet ne devait pas donner l'autorisation d'émettre les valeurs à lots, autorisation qui était aussi une loi d'exception, ou bien elle devait aller jusqu'au bout.

En apprenant la présentation de ce projet de loi, nous en redoutions, nous en prévoyons l'échec, et nous trouvions que ses inspirateurs et le gouvernement qui se l'appropriait, commettaient une lourde faute, et assumaient une terrible responsabilité.

En effet, après les déclarations de la Compagnie contenues au prospectus de l'émission complémentaire. le rejet de la loi par la Chambre, paraît consacrer la chûte de la Compagnie du Panama, et rendre inévitable la perte du milliard et demi versé par la petite épargne française.

Mais la Chambre mue, dans la circonstance par des considérations très respectables, n'a pas cru devoir passer outre. Nous le déplorons, mais encore une fois tout n'est pas perdu.

Ce que la Chambre a refusé, la justice l'accordera, et le Tribunal de Commerce peut, par des attermoiements très réguliers, donner plus de temps que la loi n'en eût donné.

Sursum corda, il ne faut pas s'abandonner, il faut chercher et trouver des combinaisons pour sauver l'affaire. Nous croyons en avoir indiqué deux dans notre brochure.

De ces deux, la première dépend évidemment des porteurs de titres et de l'administration de la Compagnie, la seconde dépend des négociations longues et difficiles que M. de Lesseps, le Grand Français toujours, a seul autorité pour mener à bonne fin, son prestige subsistant quand même.

Mais ces négociations n'aboutiraient pas, que nous dirions encore : rien n'est perdu,

Aide-toi le ciel t'aidera. Telle doit être la devise des porteurs de titres du Panama.

Qu'ils se réunissent, qu'ils forment entre eux une vaste association, et ils trouveront à l'étranger, avec l'aide de la

haute banque et des grandes Compagnies financières qui ont jusqu'ici patronné l'œuvre, le nouveau capital nécessaire pour achever les travaux.

Ces travaux sont longs, difficiles, coûteux ; plus longs, plus difficiles et plus coûteux que la Compagnie ne l'a déclaré ; mais le Canal coûtât-il cinq milliards, comme nous le croyons, son exécution durât-elle dix ans, vingt ans, comme cela se peut, cette exécution n'est pas impossible ; et comme avec la mise en valeur du domaine de la Compagnie, on pourra toujours obtenir la rémunération du capital engagé, tant du nouveau que de l'ancien, on peut, on doit aller de l'avant. Et alors, surtout si on pouvait obtenir une garantie d'intérêt internationale, platonique, nous l'avons démontré mais utile, mais nécessaire, pour inspirer confiance aux capitaux, on trouverait tout l'argent nécessaire et au-delà.

Le refus par la Chambre de voter la loi, qu'on a eu le tort de lui présenter, n'est pas *logique;* dès le moment qu'elle avait donné une première entorse à notre droit public, en autorisant l'émission de valeurs à lots par une Compagnie UNIVERSELLE et non NATIONALE, elle devait lui continuer son concours.

Les raisons qui avaient fait accorder alors cette autorisation, subsistaient aujourd'hui aggravées encore, et si la première loi fut une faute grave, la seconde est une faute, à notre avis, plus grave encore.

Aussi l'heure des résolutions viriles est-elle sonnée ! Pas un actionnaire, pas un porteur de titres, pas un Français ne doit refuser son concours à M. de Lesseps, *mieux entouré, mieux informé, mieux conseillé.*

Les Romains. battus par Annibal, allèrent au devant de leur général vaincu, et le reçurent avec les plus grands honneurs, parce qu'il n'avait pas désespéré de la Patrie.

Faisons comme les Romains, ne nous montrons pas découragés, ne désespérons pas de l'affaire ; serrons-nous autour du chef, qui a déjà gagné la *Bataille de Suez,* et nous arriverons certainement à gagner avec lui *celle du Panama.*

Tout créancier, tout porteur de titres qui provoquerait aujourd'hui la faillite du Panama, mériterait de voir son nom cloué au pilori.

Nous n'avons jamais encouragé personne à souscrire, nous en avons même détourné constamment ; nos bro-

brochures, nos articles en font foi; mais, en présence du danger de notre épargne, nous disons qu'il faut la sauver et la sauver à tout prix.

En ce qui nous concerne, nous sommes prêt à tous les sacrifices sur les valeurs dont nous sommes porteur : attermoiement des coupons, réduction des intérêts ou même du capital; nous consentirons à tout pour sauver l'affaire, assuré que des temps meilleurs arriveront, si l'on met en œuvre les moyens par nous préconisés.

Est-ce à dire que nous renions ce que nous avons écrit dans notre brochure ?

Nullement. tout y est vrai, et nous avons plutôt atténué que grossi les faits.

Comme le portent les titres du Panama, que nous avons sous les yeux, la Compagnie est UNIVERSELLE et non pas exclusivement NATIONALE.

Laissons à l'œuvre sa vraie dénomination et faisons appel aux capitaux *universels*.

La *France n'est plus assez riche pour payer sa gloire,* si tant est qu'il y ait de la gloire à créer des œuvres destinées surtout à enrichir les autres nations; mais il faut, avant tout, sauver le capital engagé, et, à cet intérêt qui prime tout, tout doit être sacrifié; c'est ce qu'ont pensé MM. Goirand qui jusqu'ici avait combattu la Compagnie, et notamment lors de l'autorisation des obligations à lots, Baïhaut, Clémenceau, général Boulanger, Paul de Cassagnac et autres qui ont compris comme nous ce qui importait vraiment en ce moment : le salut de notre épargne.

Qu'on ne s'y trompe pas toutefois, le but unique du *Comité de Vigilance et de protection des porteurs de titres du Panama,* sera de sauver l'Epargne Française, et de prendre la défense des pauvres bas de laine toujours sacrifiés.

Nous le répétons ici, l'Armée du Panama est immense, réunie elle serait toute puissante, mais elle est divisée en groupes sans cohésion, et dépourvus de direction et de chefs expérimentés.

Nous nous proposons de l'enrégimenter, de l'instruire, de la rendre capable de l'attaque et de la défense, de lui donner conscience de sa force, et surtout de la préserver du découragement.

Unie, elle peut imposer ses volontés; ses soldats, dispersés et isolés, seraient forcés d'accepter les solutions, quelles qu'elles soient, qu'on leur proposerait.

Nous nous présentons à eux leur offrant de les guider, mettant à leur service notre vieille expérience des hommes et des choses hispano-américaines, dans une affaire surtout américaine; nous les convions à aider M. de Lesseps à mener à bonne fin le creusement du canal, nous leur en indiquons les moyens.

Notre appel sera entendu, nous en avons la conviction.

La France, non plus seule, achèvera l'œuvre humanitaire et internationale qu'elle aura eu l'honneur de commencer et qu'elle aura poussée au point où elle ne peut demeurer sans achèvement.

Si nous ne la terminons pas, d'autres, plus heureux, s'en empareront, et notre épargne, notre initiative profiteront exclusivement à l'étranger, qui recueillera la récolte que nous aurons semée dans les champs arrosés de nos sueurs.

Les seuls moyens de sauver la situation et notre épargne, nous les avons indiqués :

Aidons M. de Lesseps, empêchons la déclaration de faillite.

Nous sommes chargé de nombreux pouvoirs, nous en userons pour arriver à l'achèvement du canal *international* ou *universel*, à l'aide des capitaux *internationaux* ou *universels*.

Quant aux responsabilités encourues, nous les rechercherons, s'il y a lieu, en temps utile.

Il s'agit aujourd'hui, avant tout, de sauver l'entreprise du canal et l'épargne nationale.

Personne n'a jamais attaqué la probité de M. de Lesseps, nous n'entrerons pas dans cette voie.

Si, au cours de cet opuscule, nous avons dit des vérités qui pourront lui être pénibles, c'est par pur sentiment du devoir; nous le savions mal renseigné, mal conseillé, mais nous savions et nous savons que le jour où il voudra payer de sa personne, aller lui-même dans l'Isthme, et voir tout de l'*œil du maître*, tous les abus cesseront, tous les gaspillages verront leur fin, et le canal sera.

A l'œuvre donc et aidons-le!

C'est le salut, ou tout au moins le meilleur moyen d'y arriver.

GUSTAVE DE BELOT

Paris, le 16 décembre 1888.

Paris. — Imp. L. BEILLET, 13, rue Blondel.