

hommage à la vérité sur des questions qui faisaient doute parmi la plupart des marins.

La marine anglaise, si défiante autrefois sur la possibilité de l'établissement du canal, envoie déjà à travers l'isthme des navires de 2,000 à 2,500 tonneaux, et déclare qu'elle abandonne désormais la route du Cap.

Le capitaine Harrow, vice-président de la Société de Trinity-House, présidée par le prince de Galles, que je rencontrai sur une des plages de Suez, me dit en m'abordant :

« Le canal est un fait accompli ; il faudra plus ou moins d'argent pour perfectionner l'œuvre ; mais désormais le Cap n'existe plus. » Voilà l'opinion d'un homme qui est à la tête de la société ou compagnie établie en Angleterre par Henri VIII, en 1515, pour servir au développement du commerce et de la navigation, des phares, des écoles navales, etc.

Je lui parlai du touage, proposé par quelques officiers de marine ; il me répondit : « C'est une erreur. La navigation dans le canal n'est pas plus difficile que dans la rivière la Clyde, qui conduit de la mer à Glasgow, et où la largeur est souvent plus étroite que celle du canal. »

Le point principal est dans la profondeur. La question de largeur, quoique importante, est secondaire.

Cependant, à notre avis, pour atteindre une exploitation parfaite et afin que les navires puissent se croiser en marche, il faut élargir.

Le canal de Suez devait avoir, d'après le projet primitif, 100 mètres de largeur au plan d'eau, 40 mètres au plafond.

Comment l'a-t-on exécuté !

Par des motifs d'économie, le profil en travers a été réduit à 22 mètres au plafond sur toute la largeur du canal.

Dans les seuils d'El-Guisr, du Sérapéum, de Chalouf, là où