L'ISTHME DE SUEZ

PARIS. — IMP. SIMON RAÇON ET COMP., RUE D'ERFURTH, 1.

L'ISTHME
DE SUEZ

PAR

PAUL BORDE

INGÉNIEUR

MEMBRE DU CONSEIL GÉNÉRAL DES BOUCHES-DU-RHÔNE

DEUXIÈME ÉDITION

C. Sommer
3 mai 1870

PARIS

E. LACHAUD, LIBRAIRE-ÉDITEUR

4, PLACE DU THÉATRE-FRANÇAIS, 4

1870

Paris, le 28 février 1870.

A MONSIEUR ÉMILE DE GIRARDIN

Je réunis aujourd'hui en brochure la série des articles que j'ai publiés dans la *Liberté* sur le canal maritime de Suez.

Si ces articles ont été, de la part du public, l'objet de quelque faveur, je ne veux point oublier que je le dois, en grande partie, à votre amitié.

N'est-ce pas d'après vos conseils que j'ai entrepris le voyage d'Égypte; et l'hospitalité que vous m'avez si généreusement offerte dans les colonnes de votre journal, n'a-t-elle pas été la cause principale d'un succès dont la plus grande part vous revient justement?

Souffrez donc que je réclame de vous, pour ma brochure, l'appui que vous avez bien voulu prêter à mes articles, et que j'inscrive votre nom, avec reconnaissance, sur la première page de ce livre.

PAUL BORDE.

L'ISTHME DE SUEZ

I

HISTORIQUE

Le Caire, 28 novembre 1869.

Avant de commencer l'étude du canal de Suez, tel qu'il est aujourd'hui, il importe que nous jetions un regard en arrière.

Il faut qu'on sache bien quel rôle cette langue de terre, qui s'appelle l'*Isthme de Suez*, a joué dans l'histoire commerciale des peuples, pour comprendre l'importante révolution que l'ouverture du canal va apporter dans le transit de l'Orient à l'Occident.

C'est à sa situation géographique et en même temps à la merveilleuse fécondité de son sol que l'Égypte doit d'avoir occupé une place brillante dans l'histoire du monde depuis les temps les plus reculés.

L'Égypte est la clef du passage de l'Occident à l'Orient, et

les intérêts du commerce ont attiré sur elle l'attention de tous les peuples anciens et modernes.

Un des résultats de cette tendance incessante des nations à utiliser l'Égypte comme voie commerciale, a été de permettre de reconstituer l'histoire de ce pays.

D'ailleurs, même pendant les périodes où sa propre grandeur a paru éclipsée, l'Égypte a été la scène où l'on a vu se mouvoir Joseph, Jacob, Moïse, Cambyse, Sésostris, Nécos, Darius, Alexandre, Pompée, César, Octave, Trajan, Adrien, Saladin, Bonaparte et Méhémet-Ali.

Il convient d'ajouter que l'Égypte a dû perpétuer ses traditions en les gravant en caractères impérissables sur des monuments que le climat lui-même s'est chargé de conserver pour l'édification des races futures. Grâce aux hiéroglyphes, que nous avons appris à déchiffrer depuis le commencement de ce siècle, nous éclaircissons chaque jour de nouveaux points demeurés obscurs, et nous reconstituons peu à peu, d'une façon complète, cette histoire éminemment intéressante de la vieille civilisation égyptienne.

L'isthme de Suez est large de 140 kilomètres, sur lesquels 105 kilomètres sont situés en contre-bas du niveau des eaux de la mer Rouge et de la Méditerranée. Le point le plus élevé de l'isthme est à 20 mètres seulement au-dessus du niveau de l'une et de l'autre mer. Sur toute la largeur de l'isthme, le sol est très-sensiblement salé. Il résulte de ces différentes observations que l'on est fondé à croire que les eaux de la mer ont autrefois recouvert l'isthme. Ce qui n'est d'ailleurs pas douteux, c'est que, pendant de longues années, la mer Rouge a formé dans l'isthme un golfe très-allongé, qui le rétrécissait d'au moins 50 kilomètres.

La commission égyptienne (1798-1801) a conclu en faveur de cette opinion, en s'appuyant principalement sur l'existence

des *lacs Amers*, et en expliquant scientifiquement la disposition du golfe.

Dans les lacs Amers le sol était remarquablement salé, d'où leur nom. En outre, à très-peu de profondeur au-dessous de leur surface, on trouvait les eaux d'infiltrations provenant de la mer. Enfin, sur tout le pourtour des lacs on rencontrait des coquillages exactement semblables à ceux de la mer Rouge, et cela, à des niveaux correspondant aux marées de cette même mer.

Quelques auteurs ont expliqué de la façon suivante la disposition du golfe Héroopolite :

Le *seuil* de Chalouf, qui se trouve à l'endroit où, dans l'origine, commençait le golfe Héroopolite, présente un banc rocheux très-dur, offrant les caractères des terrains tertiaires et pourvu d'échantillons minéralogiques et antédiluviens très-intéressants, et laissant supposer qu'à la suite d'un ébranlement terrestre, les terres se seront soulevées à la naissance du golfe, lequel n'aura plus communiqué avec la mer que par un chenal étroit et sinueux, bien moins profond d'ailleurs que le golfe et la mer.

Dans ce cas, il faudrait admettre que le mouvement des flots aurait formé dans le chenal une barre de sable, laquelle, grossie peut-être par tous les détritus de la croûte ravinée des montagnes, aurait fini par intercepter complétement la communication entre la mer et le golfe. Dès lors les eaux du golfe, devenu lac, se seraient évaporées, tandis que le barrage, toujours grossi, aurait repoussé la mer.

On trouve dans Hérodote la preuve de l'existence du golfe Héroopolite. Hérodote dit, en effet, que la distance du mont Cassius (il fait cap sur la Méditerranée) à la mer Érythrée était de 1,000 stades ; nous pouvons traduire 100 kilomètres.

Or la distance du cap Cassius à la mer Rouge est un peu

supérieure à la plus petite largeur de l'isthme. Il résulte donc de l'assertion d'Hérodote que l'isthme n'avait pas plus de 90 à 95 kilomètres de largeur il y a deux mille ans.

Il est alors prouvé d'une manière assez complète que du côté de la mer Rouge l'isthme était de 50 kilomètres plus étroit dans les temps anciens qu'aujourd'hui.

Voyons maintenant si du côté de la Méditerranée il n'y a pas eu aussi quelque transformation et si la mer, autrefois, n'empiétait pas moins qu'elle ne le fait aujourd'hui sur les terres.

Il est très-probable qu'à l'époque où nous parlons, les lacs Menzaleh et Ballah n'existaient pas.

Cependant on ne peut rien affirmer, et l'on est réduit à des conjectures s'appuyant sur diverses considérations que nous allons résumer.

Il est admis que le Nil se déchargeait autrefois dans la mer par sept branches :

1° Br. Pélusiaque ou Bubastique;
2° Br. Saïtique ou Tanitique;
3° Br. Mendésienne;
4° Br. Phatnitique;
5° Br. Sébennytique;
6° Br. Bolbine;
7° Br. Canopique.

Les traces de ces diverses branches existent encore ; mais on a pu remarquer que, tandis que les branches occidentales, et notamment celles de Rosette et de Damiette, sont encore à peu près navigables, au contraire les branches orientales sont réduites au rôle le plus modeste. C'est exactement le contraire de ce qui avait lieu autrefois. La branche pélusiaque, la branche tanitique, la branche mendésienne seules avaient de l'importance alors ; les autres étaient négligées.

On peut expliquer cette anomalie.

Dans l'origine, l'Égypte, à l'abri d'une attaque par terre — le désert la protégeait — et à l'abri également d'une attaque par la mer Rouge — la mer Érythrée ne fut qu'assez tard parcourue par des flottes, — avait à se garantir du côté de la Méditerranée et principalement du côté de l'Orient, contre les agressions pouvant venir surtout de la Phénicie, de l'Assyrie et de la Perse.

L'Égypte se fortifiait donc sur la Méditerranée et se préoccupait beaucoup de protéger les branches orientales du Nil, lesquelles, soigneusement entretenues, absorbaient le débit d'eau, au détriment des branches occidentales.

Plus tard — époque de la grandeur de Rome — ce fut l'inverse. L'Égypte tourna ses regards du côté de l'Occident, et, négligeant les branches pélusiaque, tanitique et mendésienne, entretint les branches occidentales près desquelles se fondèrent des villes importantes.

Quant aux cités anciennes situées près des branches orientales du fleuve, elles tombèrent en ruines. Les eaux du Nil, trouvant à l'occident un débouché facile, cessèrent de couler à l'orient, et la mer, n'étant plus retenue par le fleuve, envahit le lit de celui-ci. Les digues s'usèrent, disparurent ; l'eau salée inonda les basses terres ; et ainsi se formèrent les lacs Menzaleh et Ballah.

En résumé, tout en n'affirmant rien d'une façon précise, on peut dire qu'au trente-cinquième siècle avant Jésus-Christ le lac Menzaleh n'existait probablement pas, et que la mer Rouge arrivait près du seuil Sérapéum.

Environ 2200 ans avant Jésus-Christ, l'Égypte fut envahie par les Hicsos, lesquels, venus de Phénicie et d'Arabie, s'établissent d'abord dans *Memphis*. Puis ils fortifient *Avaris* (plus tard Péluse), qu'ils considèrent justement comme la

clef de l'Egypte. Il faut mentionner encore au nombre des villes florissantes alors Tennis, sur le lac Menzaleh; Tanis ou Zoan, sur la branche tanitique du fleuve; Bubastis, sur la branche pélusiaque.

C'est sans doute immédiatement après l'expulsion des Hicsos qu'eut lieu l'installation des Hébreux en Égypte. C'est Joseph, ministre d'un pharaon, qui donna à son père Jacob et à ses frères la terre de *Gessen*, c'est-à-dire la contrée comprise entre Bubastis, Tanis et la pointe nord de la mer Rouge. Après la mort de Joseph, les Hébreux sont persécutés. Le pharaon (Rhamsès II, c'est-à-dire Sésostris) les soumet à des travaux pénibles, leur fait construire des villes : Pithom, Rhamsès, Hon ; — Hon n'est autre chose qu'Héliopolis.

C'est de Rhamsès que les Israélites, au nombre de 5 à 600,000 hommes, suivis d'une multitude immense, partirent vers l'an 1625 (avant J.-C.) et traversèrent la mer Rouge à pied sec. Ce miracle s'explique si l'on veut bien se rappeler ce que nous avons dit de la réunion originaire du golfe Héroopolite avec la mer Érythrée. Au moment de la fuite des Hébreux, la barre sablonneuse existait déjà, mais vraisemblablement la marée la couvrait quelquefois. A la marée basse, les Hébreux traversèrent à pied sec. Puis, quand le pharaon, lancé à leur poursuite, arriva sur les bords du golfe, ou plutôt du chenal, la marée haute le surprit et le rejeta dans les lacs Amers, où lui et son armée périrent.

Plus rien qui concerne particulièrement l'isthme jusqu'en 670 avant Jésus-Christ.

A cette époque, Psammouthis, un des membres de la dodécarchie qui gouverna quelque temps l'Égypte, devient seul chef du pouvoir. Il consacre les trente-neuf années de son règne à d'heureuses réformes. Il ouvre aux étrangers les ports

égyptiens, augmente la marine, fonde une école d'interprètes, protége le commerce.

Après lui son fils Nécos reprend son œuvre.

Ce souverain est le premier qui ait conçu l'idée d'une communication entre le bassin de la Méditerranée et celui de la mer Rouge. Il chargea même des marins phéniciens de faire le tour de l'Afrique pour étudier le projet. En même temps il faisait entreprendre les travaux d'un canal destiné à amener les navires du Nil à la limite nord de la mer Rouge.

Ce canal, connu sous le nom de canal de Nécos, prenait naissance à Bubastis et aboutissait à Héroopolis, près du seuil du Sérapéum. Il ne fut pas terminé sous Nécos, qui, cédant au préjugé répandu alors, fit interrompre les travaux, dans la crainte que, si l'on faisait communiquer le Nil avec la mer, celle-ci, d'un niveau plus élevé que le fleuve, inonderait le pays et rendrait les eaux douces impotables.

Comme rapprochement, Lepère, en 1801 et 1807, c'est-à-dire après 2500 ans, admet la même opinion que les savants égyptiens ; il fait plus, il constate une différence de 7 mètres entre les deux mers.

L'avis de Lepère a retardé une œuvre éminemment utile et bien digne de frapper l'esprit du Premier Consul. C'est grâce à Bourdaloue qu'on est enfin sorti d'une erreur qui s'était maintenue depuis Nécos jusqu'en 1846.

Darius, fils d'Hystaspe, reprit le canal de Nécos (523-485 avant J.-C.), et s'attacha surtout à arrêter la marche envahissante des sables dans le chenal situé entre la mer Érythrée et le golfe Héroopolite.

Voici, très-brièvement, la part des travaux qui revient à chacun des deux souverains :

Nécos commençant son canal à Bubastis, c'est-à-dire sur la branche pélusiaque du Nil, les marchandises que le sou-

verain, soucieux des intérêts du commerce, désirait amener à la mer Rouge, quittaient la Méditerranée à Péluse, pénétraient dans le Nil et remontaient jusqu'à Bubastis ; là elles s'engageaient dans le canal de Nécos et gagnaient la pointe nord du golfe Héroopolite. Mais elles étaient retenues là par le seuil du Sérapéum, que Néços, dans son ignorance complète des écluses, ne parvenait pas à franchir. Il fallait donc transborder les marchandises, que des navires attendaient dans le golfe. Il fallait seulement quatre journées pour aller de Bubastis à Héroopolis. On voit que, somme toute, ce transit offrait des conditions de sûreté et de rapidité nouvelles. Aussi, les premières relations commerciales suivies entre les contrées riveraines de la Méditerranée et celles que baigne la mer Rouge datent de ce temps-là.

Comme, après Nécos, la barre dont nous avons déjà plusieurs fois parlé tendait à augmenter continuellement, il arriva un moment où le chenal qui reliait encore le golfe Héroopolite cessa d'être navigable. Pour continuer à faire suivre la même route aux marchandises, il fallait donc se résigner à deux transbordements : le premier, toujours au seuil du Sérapéum ; le deuxième, au seuil de Chalouf. Et remarquons que, la communication entre le golfe et la mer tendant à s'intercepter, le golfe devait lui-même tendre à se dessécher.

Les travaux de Darius eurent donc pour effet de dégager le chenal et de rétablir la communication. Les opérations furent très-dangereuses et très-difficiles, eu égard à cette considération qu'il fallait travailler dans l'eau.

A partir de ce moment, le chenal, très-sinueux, dont il est question, prit — et c'était justice — le nom de canal de Darius.

Il avait une quinzaine de kilomètres de longueur, et l'on voit encore ses berges, dont les sinuosités répondent bien

à l'idée d'une remise en état d'un chenal naturel antérieur.

Sous l'ère des Lagides (du nom de Ptolémée *Lagos* ou Ptolémée Soter, un des généraux d'Alexandre), la prospérité maritime et commerciale de l'Égypte se développa pendant la période de 320 à 331 (avant J.-C.) et, à cause du rapide accroissement du transit par l'Égypte, de grands travaux sont entrepris pour approprier aux nouveaux besoins le canal de Nécos et celui de Darius.

Ptolémée Philadelphe, fils de Ptolémée Lagos, fut frappé des inconvénients manifestes que présentait la nécessité d'un transbordement au seuil du Sérapéum, à l'extrémité du canal de Nécos, et il résolut de couper le barrage naturel qui séparait cette partie du canal du golfe Héroopolite. Il y réussit par l'établissement de ce que Diodore de Sicile et Strabon appellent une *euripe* fermée, c'est-à-dire une écluse, aussi primitive que possible, d'ailleurs. Pour la première fois, les navires purent remonter le Nil jusqu'à Bubastis, prendre le canal de Nécos et entrer dans le golfe Héroopolite, sans que les marchandises eussent besoin d'être transbordées.

Mais, arrivés dans le golfe, il était impossible aux bâtiments d'en sortir. Le canal de Darius s'était obstrué de nouveau. Ptolémée fit donc recreuser et élargir le canal, qui prit alors le nom de canal des Ptolémées.

Ce double travail, exécuté par les ordres de Ptolémée, eut pour effet de faire contribuer le Nil et la mer Rouge à l'alimentation du bassin du golfe Héroopolite.

A la marée haute, l'eau de la mer y entrait par le canal des Ptolémées, du côté du sud. Du côté du nord, l'écluse du canal de Nécos y faisait pénétrer l'eau douce à chaque passage de bâtiment. Enfin, ce même canal de Nécos servait à déverser dans le golfe-bassin le trop-plein du Nil pendant les grandes crues.

Ces améliorations ne furent pas les seules qu'entreprit Ptolémée Philadelphe ; soit qu'il n'eût pas confiance dans l'entretien de la voie de la Méditerranée par le Nil, soit qu'il crût que cette voie ne suffirait pas au transit, il ordonna des travaux considérables pour en créer une autre. Celle-ci, voie de terre, avait deux têtes : l'une à *Bérénice*, l'autre à *Myos Armos*, depuis *Kosséir*, sur la mer Rouge, et allait aboutir, après douze journées de marche, à Coptos, sur les bords du Nil. Les marchandises étaient dirigées, par caravanes, sur cette route.

Sautons deux siècles et demi, pendant lesquels nous ne trouverions rien à relater concernant l'isthme, et nous arrivons au moment où l'Égypte est soumise à la domination romaine.

A cette époque, la séparation du golfe Héroopolite et de la mer Rouge était chose accomplie. L'évaporation desséchait peu à peu le golfe, devenu les lacs Amers. La communication du Nil avec la mer Rouge était donc interceptée, et tout le transit s'effectuait par cette voie terrestre, tracée par Ptolémée de Bérénice à Coptos.

Sous Trajan, une horrible famine, causée par l'insuffisance de la crue du Nil, vint désoler l'Égypte. Cette catastrophe fit reconnaître la nécessité d'entreprendre de nouveau des travaux de curage et de canalisation, qui, commencés sous Trajan, furent continués sous Adrien (117-138). Adrien, par reconnaissance pour son frère adoptif, voulut que ces travaux portassent son nom.

En quoi consistèrent-ils ? Malheureusement les historiens ne s'expriment pas à cet égard d'une façon assez précise pour nous édifier. Cependant on a de fortes raisons pour croire qu'il s'agissait seulement d'un nouveau curage du canal de Nécos et du canal des Ptolémées, et que ce double curage ne donna pas, au point de vue du transit, un résultat bien sensible.

Nous sommes encore obligés de sauter à pieds joints par-dessus les deux siècles et demi qui suivirent le partage de l'empire romain, et d'arriver à l'ère des califes (638-640) pour retrouver la trace de quelques faits intéressants dans l'histoire de l'isthme.

En 638, l'Égypte est conquise à l'islamisme, au nom du calife Omar, par Amrou, qui, gouverneur du pays, administra d'une manière sage et éclairée.

On attribua à Amrou, — mais à tort sans doute — le projet d'un canal de jonction direct entre la mer Méditerranée et la mer Rouge.

Un travail réellement exécuté par Amrou fut le creusement et l'élargissement du canal de jonction du Nil à la mer Rouge ; mais il ne s'agissait pas de rendre au transit, qui depuis longtemps les avait abandonnés, les canaux de Nécos et de Darius. Il s'agissait tout simplement de rendre ces deux voies navigables à des barques plates qui devaient porter à Médine et dans tout le Hedjaz, où régnait la famine, le blé que l'on pourrait trouver en Égypte.

Le canal de Nécos change alors de nom et devient le *Canal du Prince des Fidèles*. Il servit à l'approvisionnement de Médine et du Hedjaz, jusqu'au jour où le calife abasside Abou-Giaffar-el-Mansour le fit détruire, précisément pour affamer Médine, où son oncle avait organisé la révolte contre lui.

On a prétendu que cette destruction ne fut pas volontaire, mais accidentelle.

Quoi qu'il en soit, il n'a plus été fait depuis lors de tentative de restauration du canal de Nécos et du canal de Darius.

Les événements amenèrent bientôt l'abandon de toute la région centrale de l'isthme. Damiette et Rosette furent fon-

dées au détriment de Péluse, de Tauri et de Tunis. L'ère prospère de l'isthme dans l'antiquité avait pris fin.

Le lecteur nous permettra de l'entretenir quelques instants de l'origine et du progrès du transit entre l'Occident et l'Orient par le Cap.

Au moment où le canal de Nécos et celui d'Adrien auraient dû faire concurrence à la route de Myos-Ormos au Nil pour le transport des produits entre l'Orient et l'Occident, une ville naissait en Italie, dont la puissance maritime et commerciale devait être un moment sans rivale dans le monde entier. Nous voulons parler de Venise.

Venise, avec son instinct commercial si remarquable, comprit bien vite la nécessité de se créer des débouchés vers l'Orient. Elle exploita — le mot est juste — les croisades qui s'organisaient alors pour s'assurer le monopole d'une route vers l'Inde. Elle secourait les croisés, mais à la condition que ceux-ci, en retour, la dédommageraient en lui assurant, grâce à leurs conquêtes, le libre accès de l'Asie centrale.

Néanmoins Venise ne fut pas longue à comprendre que la meilleure route et la plus avantageuse pour son transit avec l'Inde était encore l'Égypte. Dès la troisième croisade, Venise se rapproche des sultans et étudie le passage par l'Égypte.

Mais c'est à ce moment que plusieurs grandes puissances, jalouses de la prépondérance de Venise, songent à lui enlever le sceptre de la royauté maritime.

Chose remarquable, ces puissances ont toutes des ports sur l'Océan. C'est à l'Occident maintenant que se porte l'activité maritime : la France, l'Angleterre, l'Espagne, le Portugal, la Hollande, vont tenir tête à Venise, et finalement l'écraser.

C'est le Portugal qui a l'honneur de porter les premiers coups. Dès le commencement du quinzième siècle, les Portugais avaient repris l'idée de Nécos touchant l'utilité de con-

tourner le continent africain. Ils avaient exécuté, mais avec les ressources considérablement grossies de la marine d'alors, ce voyage de circumnavigation que Nécos avait fait entreprendre à ses marins de la Phénicie. Et leurs excursions avaient été fructueuses. Madère en 1419 ; les Açores en 1432 ; le cap Baïador en 1433 ; le cap Blanc en 1444 ; le cap Vert et le Tropique en 1446, telles sont les principales découvertes dues aux Portugais pendant la première moitié du siècle.

Plus tard, en 1454, ils passent la ligne et parviennent à Saint-Thomas ; ils découvrent la Guinée en 1484, et enfin, en 1486, Barthélemy Diaz reconnaît l'extrémité sud du continent africain, auquel il donne le nom de cap des Tempêtes, dénomination modifiée plus tard sous le roi Jean II, et transformée en celle de cap de Bonne-Espérance. Le chemin était ouvert dès lors, et Vasco de Gama, doublant ce cap, touche en 1497 à Mozambique et à Mombaca, et en 1498 arrive à Calicut, sur la côte indienne, en même temps qu'un autre navigateur hardi découvrait l'Amérique.

En 1499, Alvarez Cabral repart pour Calicut. Il est assailli en route par une tempête qui le jette vers l'ouest et lui fait découvrir le Brésil. Il arrive à Calicut et y fonde un comptoir.

En 1506, d'Almeïda, vice-roi des Indes, porte un coup fatal au commerce musulman et vénitien en Orient en détruisant toute la flotte du soudan d'Égypte.

Son successeur Albuquerque porte le dernier coup à Venise, en fermant les deux routes de l'Asie centrale et de l'Inde. Une seule campagne suffit pour obtenir ce résultat.

Ormuz, à l'entrée du golfe Persique, est prise et reprise par les Portugais sur les Turcs, aidés des Vénitiens, et finit par tomber au pouvoir d'Albuquerque. Il en est de même de Socotora, à l'entrée de la mer Rouge.

En 1531, les Portugais se trouvent maîtres des débouchés

commerciaux de Lisbonne au cap de Bonne-Espérance, de ce cap à l'Indoustan, de l'Indoustan à Malacca.

Cependant Venise ne périt pas sans combat dans cette lutte commerciale, où les armes jouent souvent leur rôle. Elle surtaxe les marchandises qui viennent par le Cap et affranchit celles qui arrivent par l'Égypte. Efforts impuissants! l'élan est donné. La suprématie du Portugal est assurée. La Hollande, la France, l'Angleterre, ont suivi le mouvement. La voie de transit par l'Égypte est abandonnée.

Cependant une route nouvelle avait été créée pendant toutes ces luttes. Alexandrie avait été reliée au Caire par un canal et par le Nil. Au Caire, les marchandises traversaient le désert par caravanes; puis elles s'embarquaient à Suez, sur la mer Rouge, étaient conduites à Djeddah et reprises là par des caravanes qui les distribuaient en Orient.

II

DE LA PROFONDEUR DU CANAL

Suez, 8 décembre 1869.

La Compagnie universelle du Canal de Suez a pris l'engagement, vis-à-vis de l'Europe et du monde commercial, de faire un canal maritime de la mer Méditerranée à la mer Rouge, ayant 8 mètres de profondeur et permettant par suite le passage aux navires de grand tonnage. Il s'agit d'examiner si, en ce qui concerne la profondeur, la Compagnie a rempli les engagements qu'elle avait contractés.

Nous répondons hardiment : non.

L'œuvre de M. de Lesseps, qui est en même temps dans une certaine mesure l'œuvre du gouvernement égyptien, peut supporter la vérité.

Tout le monde, et la Compagnie plus que personne, gagnera même à ce que la vérité se fasse jour. Il importe que le zèle des bureaux de Paris cesse de faire de la réclame, plutôt préjudiciable qu'utile, en publiant que le canal a partout 8 mètres de profondeur. — Ce n'est pas exact.

Il importe que les détracteurs du canal de Suez cessent de répéter que la navigation ne sera jamais possible; que le canal est un mythe, une illusion. — Cela non plus n'est pas exact.

Pour l'honneur des publicistes, pour l'honneur de la Compagnie elle-même, il faut que nous disions la vérité brutale. Le public qui a engagé ses fonds, qui a mis ses espérances dans cette grande affaire, et qui n'a pas, comme nous, quitté le continent européen pour explorer l'Égypte, a droit à la vérité impartiale. Quelque désagréable que celle-ci puisse être pour les uns ou pour les autres, il convient que tous l'entendent.

La situation du canal pouvait se résumer ainsi le 1er décembre dernier :

Longueur totale entre les deux mers.	164 kil.
Traversée des grands lacs Amers dans laquelle il n'y a pas eu à creuser	16 kil.
Longueur sur laquelle l'entreprise a dû travailler . . .	148 kil.

Cette longueur de 148 kilomètres peut se répartir de la manière suivante :

1. Partie terminée, ayant 8 mètres de profondeur	91k »
2. Parties dans lesquelles il y a plus de 7m,50 et moins de 8 mètres.	34 »
3. Parties dans lesquelles il y a plus de 7 mètres et moins de 7m,50.	17 880
4. Parties où il y a plus de 6m,50 et moins de 7 mètres .	3 »
5. Partie qui n'a que 5 mètres (rocher du Sérapéum.). . .	» 120
6. Partie qui n'a que 5m50 (kil. 60)	1 »
Total	148 kil.

Les chiffres que nous venons de donner sont irrécusables; ils sont le résultat d'un sondage minutieusement fait. La Compagnie, pas plus que la critique de *parti pris*, ne peut les révoquer en doute.

Lorsque la Compagnie annonce que depuis l'inauguration 130 vaisseaux ont traversé l'isthme, représentant ensemble 80,000 tonnes, elle ne dit pas que ces vaisseaux ne calaient

pour la plupart que 5 mètres à 5^{m},50, et que ceux de plus fort calage étaient allégés de telle sorte, que la ligne de flottaison correspondait au tirant d'eau ci-dessus indiqué. La Compagnie ne disait pas que pour certains navires elle avait même dû dépenser en transbordements d'allégeage des sommes véritablement considérables. Par conséquent, l'approfondissement de tout le canal à la cote 8 est réellement indispensable. M. de Lesseps et la Compagnie devront se résigner à l'effectuer. Ce qui a été solennellement promis doit être impérieusement tenu. Vouloir discuter la nécessité de ce travail serait perdre à la fois son temps et son argent. Quelle que soit la force des arguments que l'on pourrait invoquer, ils ne détruiraient pas l'évidence brutale des chiffres.

Un navire calant 7 mètres ne passera jamais sur 6 mètres de profondeur.

S'ensuit-il de ce que nous venons de dire que le canal ne soit pas dès aujourd'hui navigable? S'ensuit-il, en d'autres termes, qu'on ne puisse l'approfondir sans suspendre l'exploitation? Certes, il eût mieux valu terminer complétement le canal avant l'inauguration ; un délai de trois mois suffisait en effet pour triompher des derniers obstacles. Certes on s'est montré bien téméraire en annonçant près d'un an à l'avance l'ouverture du canal à la navigation ; mais en présence du fait accompli, on peut dire qu'il sera possible de travailler à l'approfondissement sans interrompre la circulation des navires. Les 500,000 mètres qu'il faut draguer pour porter le canal partout à 8 mètres de profondeur coûteront, il est vrai, deux fois plus cher que si les dragues avaient eu toute leur liberté d'action. Mais ce n'est là qu'une question d'argent, et cela ne constitue pas une impossibilité. Ce surcroît de dépense sera d'ailleurs largement compensé par le produit de l'exploitation. Voilà quelle est, à notre avis, la situation du canal en

ce qui concerne un des côtés les plus délicats de cette affaire.

Le canal ayant son tirant d'eau, toutes les améliorations complémentaires pourront être faites au fur et à mesure des besoins sans nuire au passage des navires ni augmenter les difficultés de l'exécution. Au reste, nous examinerons successivement ces différents cas, et nous répondrons probablement par anticipation aux objections qui pourraient nous être faites. Revenons à l'exposé kilométrique présenté dans le tableau ci-dessus.

Les 34 kilomètres qui n'ont que $7^m,50$ et moins de 8 mètres seront approfondis en quelques jours ; c'est pour ainsi dire de simples dépôts qu'il s'agit d'enlever, dépôts provenant des sables amoncelés à la base de la cuvette par le trafic et par le premier lavage des talus, lors de l'introduction des eaux des deux mers dans le canal.

Les 17,880 mètres où il reste environ 50 centimètres à creuser se trouvent dans des parties argileuses, qui n'offrent pas de résistance très-sérieuse à la drague.

Pour enlever ces 50 centimètres, il serait inutile de replacer dans le canal les grands couloirs portant le déblai à 70 mètres. Des porteurs transporteraient le déblai soit à la mer, soit dans les lacs, et, par conséquent, le canal ne serait jamais obstrué, et le déplacement d'une simple drague serait toujours facile quand un navire annoncé à l'avance traverserait l'isthme.

En ce qui concerne les 4 kilomètres qui ont plus de $6^m,50$ et moins de 7 mètres, ils sont répartis sur un très-grand nombre de points ou de hauts-fonds très-courts ; ils comprennent une assez grande longueur du *chantier de la Quarantaine*, dans la partie où les bâtiments trouvent à la mer moyenne plus de $6^m,50$; en passant à mer pleine, ils rencontreraient un fond de plus de 7 mètres.

Mais il ne s'agit pas de faire la traversée de l'isthme en calculant les hautes et basses marées. Les courriers n'attendent pas; chaque retard grève les marchandises. Il faut pouvoir passer à toute heure, et pour cela, il faut partout 8 mètres de fond.

La Compagnie, jalouse de ses intérêts, n'apportera, nous n'en doutons pas, aucun retard à ce travail. Qu'est-ce qu'un déblai de 500,000 mètres, quand on a extrait déjà 74 millions de mètres cubes de terrain? Telle est, en effet, réduite à ses proportions vraies, la principale difficulté. Ces 500,000 mètres de terrain enlevés réduiront à néant toutes les objections sur la profondeur, et rendront impossibles les échouages dont on a tant parlé, et qui ont avec raison tant préoccupé les actionnaires et le public parisien.

Il nous reste à parler de la sixième partie, située au kilomètre 60, qui n'avait au 1er décembre que $5^{m},50$ sur une longueur d'environ 1 kilomètre. Sur ce point encore, il n'y avait véritablement aucune difficulté d'exécution, par conséquent aucune raison pour ne pas approfondir à la cote du projet. Le temps seul a manqué, sans doute, pour le faire, et les dragues, occupées sur d'autres points, ont négligé le kilomètre 60. Il suffira de huit jours de travail pour faire disparaître ce haut-fond, situé dans le voisinage du lac Ballah, ce qui rend très-facile le transport des déblais. Nous pourrions négliger de nous occuper des 120 mètres de la cinquième partie, située au Sérapéum ; 120 mètres sont si peu de chose sur une longueur de 148 kil. C'est cependant là le point le plus délicat; c'est là une des plus grandes difficultés qui restent à vaincre, et nous allons l'expliquer. Le Sérapéum est un des seuils importants de l'isthme. La tranchée a de 10 à 14 mètres de profondeur, et jusqu'à la cote de $5^{m},50$ on n'avait rencontré que du terrain

facile, tantôt argileux, tantôt sablonneux, et quelques rares rognons de gypse isolés dans la masse du sable.

Un barrage ou déversoir avait été ménagé dans cette partie sur 120 mètres de long. Ce barrage avait pour but de diriger avec prudence les eaux de la mer Rouge vers le lac Timsah. La Compagnie, connaissant la puissance de ses instruments de travail, avait apprécié que quelques jours lui suffiraient pour approfondir l'emplacement du déversoir. Quelle ne fut pas la surprise, disons la stupéfaction de M. Lavalley, lorsque trois jours avant l'inauguration il apprit à Port-Saïd que le barrage que l'on supposait formé d'argile et de sable, était presque entièrement composé de gypse cristallisé ! A ciel ouvert, le gypse est facile à extraire, mais cette matière est assez dure pour qu'une drague qui travaille à $5^m,50$ au-dessous du niveau de l'eau ne puisse pas y mordre.

Les mesures les plus actives furent prises pour abattre les pointes extrêmes, car le banc, dans le sens de l'axe du canal, relevait d'environ $0^m,75$ ses deux extrémités sur 5 à 6 mètres de longueur, et dans ces deux parties la profondeur du canal n'était guère que de $4^m,75$.

On creusa immédiatement des trous en contre-bas du plafond ; des gargousses chargées de plusieurs centaines de kilogrammes de poudre furent introduites sur les arêtes des deux extrémités du rocher. L'explosion des bonbonnes fit l'effet de puissants béliers frappant sur l'arête d'un rocher taillé à pic, sur les cavités préparées par l'approfondissement en contre-bas du plafond du canal. Elles broyèrent les quelques mètres faisant saillie aux deux extrémités du banc calcaire et firent tomber les éclats dans les vides préparés à cet effet. C'est grâce à ce moyen énergique qu'on a pu obtenir $5^m,30$ de profondeur sur ce point et permettre aux flottes de l'inauguration de traverser l'isthme. Le travail d'extraction continue

activement, et quelque difficulté que présente la roche sous-marine, les exemples ne sont pas nouveaux, on en a facilement raison par la poudre, surtout quand il s'agit d'un cube qui ne peut dépasser 10,000 mètres, en admettant même que le banc de gypse soit compacte, ce qui n'est pas probable. Les roches de cette nature rencontrées sur d'autres points au Sérapéum alternent toujours avec des couches d'argile ; il y a tout lieu de croire que le point qui nous occupe ne fait pas exception à la règle.

Cela dit, nous affirmons qu'avant trois mois, si la Compagnie suit les conseils que nous lui donnons, le canal aura de 7^{m},50 à 8 mètres de profondeur. Dès lors l'exploitation entrera dans une ère nouvelle, les réclames des bureaux de Paris disant au monde entier que la route des Indes est ouverte par l'isthme aux navires de tout tonnage deviendront des vérités, et les critiques exagérées et de mauvaise foi se tairont devant l'évidence des faits [1].

[1] Nous écrivions ces lignes en décembre dernier. Depuis lors la Compagnie n'a cessé de faire exécuter les travaux d'approfondissement que nous lui avions conseillés.

Elle annonce aujourd'hui que le rocher du Sérapéum est complétement enlevé. Il a fallu trois mois pour extraire cette roche gypseuse ; c'est juste le délai que nous avions fixé.

III

DE LA LARGEUR DU CANAL

Suez, 8 décembre 1869.

La question de profondeur étant expliquée, on nous parlera de la largeur, et l'on se demandera comment un vaisseau pourra se gouverner dans un canal si étroit.

Ce langage pouvait avoir une apparence de sérieux avant l'inauguration, c'est-à-dire avant l'expérience du passage ; mais ces objections sont aujourd'hui sans valeur et tombent devant les faits.

J'ai entendu divers officiers de marine dire avant le 17 novembre : « Sans touage, pas de canal possible pour la marine à vapeur. Le passage de l'isthme n'est qu'un leurre ; c'est bon pour les ignorants. »

Ces mêmes marins, s'ils sont sincères, changeront d'opinion quand ils auront parcouru eux-mêmes le canal, et quand ils verront avec quelle facilité un vaisseau se conduit à travers l'isthme de Suez.

Nous soutenons que jamais le touage n'aura rien à faire avec le canal de Suez, et nous sommes heureux d'avoir entendu des commandants de vaisseau de la marine impériale rendre

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 Glascow, 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

les tranchées sont le plus profondes, la ligne du plan d'eau n'a que 58 mètres.

Dans les lacs Amers, Menzaleh, Ballah, Timsah, les largeurs au plan d'eau ont 100 mètres au moins.

Parties exécutées à 100 mètres au plan d'eau.

Les lacs Menzaleh et Ballah, sur.		61k »
Entrée des lacs Amers.		5 25
Plaine de Suez.		23 25
Total.		89 50

Partie du canal exécutée à 58 mètres au plan d'eau.

Seuils d'El-Guisr.	14k 50	
— du Sérapéum.	7 00	
— de Chalouf.	5 00	
Total.	26 50	26 50

Partie à travers les lacs Amers et autres exécutées à largeur indéterminée.

Lacs Timsah.	8k 00	
Lacs Amers.	40 00	
Total	48 00	48 00
Total		164k 00

Il résulte donc de ce travail que 26 kilomètres et demi sont à élargir de 40 mètres au plan d'eau et de 18 mètres au plafond ; que 116 kilomètres sont à élargir au plafond seulement, toute la partie au-dessus du niveau d'eau ayant une dimension suffisante.

Nous avons voulu nous rendre compte du cube que donnerait l'élargissement du canal, et évaluer la dépense de ce complément de travail pour rendre l'œuvre irréprochable, complète et répondant à toutes les nécessités futures.

Les calculs que nous avons rigoureusement établis élèvent

à 25 millions de mètres cubes le chiffre des déblais nécessaires à l'élargissement, qui, évalués très-largement à 2 francs le mètre, donnent une dépense totale de 50 millions.

M. Lavalley, le nouvel ingénieur en chef des travaux, ex-constructeur général de ce même canal, aurait offert d'élargir ledit canal moyennant 40 millions.

Véritablement, lorsqu'on a vu les puissants engins dont la Compagnie dispose, l'ardeur au travail des courageux chefs de service de cette nouvelle voie maritime, on comprend que 40 millions peuvent suffire pour exécuter ce que la prudence nous oblige à porter à 50 millions.

Peut-on élargir sans entraver le service de l'exploitation ?

Rien n'est plus facile.

En voici un exemple :

Les vaisseaux passent sur l'axe du canal et peuvent naviguer sans empiéter sur l'arête du plafond de la cuvette, c'est-à-dire là où commence le talus.

De la base de ce talus au plan d'eau jusqu'à sa rencontre avec le talus supérieur des berges au-dessus de l'étiage, il reste une largeur de 18 mètres pour placer les excavateurs, dont les parties sont réduites à 58 mètres de largeur totale.

18 mètres sont suffisants pour placer l'excavateur et le porteur qui reçoit le produit du dragage.

Quant aux élévateurs avec couloir qui portent à 70 mètres, il est également possible de les placer dans les 18 mètres qui nous sont donnés par les talus. La grande navigation reste donc libre ; mais il est indispensable de dire que, comme il s'agit d'augmenter le plan d'eau de 40 mètres, après les trois ou quatre premiers jours de travail, la drague opérera complétement en dehors de la largeur du canal actuel. La navigation sera encore moins gênée, et les dragues auront pour se mouvoir un plan d'eau de 18 plus 40 mètres, soit en tout

58 mètres, parce que l'élargissement s'opérera d'un seul côté. On voit par ce procédé que les travailleurs auront juste autant de largeur que leur en offre le canal actuel dans ses dimensions réduites.

L'excavation en profondeur, de même que l'excavation en largeur, n'offre pas d'impossibilité, et la grande opération de l'élargissement devient un travail normal.

IV

DE LA VITESSE DES NAVIRES DANS LE CANAL

DÉTÉRIORATION DES BERGES PAR LE CLAPOTEMENT DE LA VAGUE FORMÉE PAR LE SILLAGE DES VAISSEAUX.

Suez, 9 décembre 1869.

La question de vitesse des navires pour la traversée du canal de Suez a été l'objet de bien des controverses. Les pessimistes prétendaient que, si le vaisseau parcourait 3 kilomètres à l'heure, ce serait un beau résultat; les optimistes pensaient qu'on pourrait faire jusqu'à 20 kilomètres.

L'expérience vient encore, pour cette question, de renverser les prévisions des uns et des autres. Il est reconnu qu'un navire peut marcher dans le canal à 10 kilomètres à l'heure sans s'exposer dans ses évolutions et sans que le courant formant ressac sur le talus détériore les berges.

On a même remarqué que les bateaux à vapeur, bateaux-postes ou de plaisance, impriment à l'eau un plus grand mouvement sur les bords que le navire d'un tonnage important. Cela s'explique aisément.

L'hélice des grands vaisseaux s'agite en profondeur et fait, pour obtenir 10 kilomètres à l'heure, infiniment moins de tours que l'hélice d'une chaloupe qui, pour atteindre la même vitesse, se lance à toute vapeur, tandis que son hélice s'agite constamment à la surface et contribue à augmenter le remous.

Conséquemment, la vitesse de 10 kilomètres à l'heure n'offre aucun danger pour la navigation, aucun danger pour les berges. Ceux qui n'ont pas vu le canal se demandent comment des talus formés par des sables ou de la vase peuvent résister, placés qu'ils sont au milieu des lacs et baignés de tous les côtés par la vague, qui les attaque à la fois extérieurement et intérieurement.

Ici encore il ne faut pas laisser s'égarer l'opinion. Si l'établissement du canal dans un sol placé à un ou deux mètres au-dessous du niveau de la mer offre des charges d'entretien, il ne s'en suit pas que cela constitue un danger pour l'exploitation du canal, ni pour son avenir commercial.

A son débouché dans la Méditerranée, le canal traverse sur 60 kilomètres les lacs Ballah et Menzaleh. Ces lacs, formés par les transports du Nil, sont immenses et s'étendent depuis la province de Carbich, ayant pour limite, à l'ouest le Nil compris entre Farescour, Damiette et l'embouchure de ce nom ; au sud Kantara et la plaine de Péluse jusqu'à la Méditerranée. Leur surface n'est pas moindre de 200,000 hectares, et la profondeur varie de $0^{m},50$ à 2 mètres au-dessous du niveau de la mer.

Aux abords du canal, ces lacs ne sont que d'immenses flaques d'eau, sans profondeur, qui ne sont séparées de la mer que par une mince barre de sable, coupée sur quelques points, et en communication directe avec la Méditerranée.

L'eau des lacs ne peut, à l'extérieur des berges, devenir un agent destructeur.

Elle est sur ce point immobile : ni vague, ni flux et reflux ne viennent en troubler le repos. A l'intérieur, la nature des terrains est suffisamment résistante pour que le clapotement des eaux ne puisse les attaquer.

Sur les 60 kilomètres des lacs Menzaleh, le sol, relevé en cavalier pour former les berges, est un composé d'argile dure et de quelques parties vaseuses qui se sont solidifiées à l'air de telle sorte qu'à notre avis les berges offrent une plus grande résistance à l'air et à l'eau que le sol du seuil d'El-Guisr et du Sérapéum.

Du reste, le canal a dans toute cette partie 100 mètres de largeur au plan d'eau ; les talus intérieurs des cavaliers sont partout réglés au profil normal. Ce profil est formé à partir de la ligne d'eau par une ligne inclinée à 10 de base sur 1 de hauteur, et s'étendant sur 7 mètres de longueur. Elle forme ainsi une sorte de plage qui s'élève jusqu'à $0^m,70$ au-dessus du niveau de l'eau. Elle résiste parfaitement au batillage considérable des canots à vapeur marchant à toute vitesse.

Ici encore plus d'inquiétude.

Le canal est, à n'en pas douter, plus solide dans les lacs Ballah et Menzaleh que dans toutes les autres parties.

V

PORT-SAID ET LES ENSABLEMENTS

Kantara, 5 décembre 1869.

Placé dans le golfe de Péluse, à l'extrémité des lacs Menzaleh, Port-Saïd, fondé le 25 avril 1859 sur une étroite langue de terre qui sépare la Méditerranée des lacs, est déjà un port important.

Cette ville naissante compte aujourd'hui environ 8,000 âmes, et rivalisera, dans un temps prochain, avec les principales villes commerciales de la Méditerranée.

Sa position topographique est excellente, son port est un des plus sûrs de la côte orientale : le bassin formant tête de ligne du canal est construit dans des conditions qui peuvent répondre à tous les besoins de l'avenir.

Cette œuvre capitale n'a pas coûté moins de 15 millions. Je ne ferai pas ici la description des moyens employés pour exécuter de tels travaux à une distance si éloignée de la France et sur la terre aride du désert ;— je consacrerai un chapitre spécial à la question : Installation dans l'isthme.

Ce qu'il convient, en ce moment de savoir, c'est si Port-Saïd répond au développement commercial que sa situation lui

réserve, et si les sables envahissants que charrie le Nil ne l'ensableront pas un jour.

Nous allons répondre à ces deux questions importantes et graves.

Le port créé est composé de quatre bassins et d'un chenal communiquant directement à la Méditerranée, lequel chenal est défendu par deux grandes jetées.

Les chiffres suivants donneront une idée exacte de l'importance de l'œuvre :

Le grand bassin dit d'Ismaïlia.	37h 400
Le chenal.	4 »
Le bassin du Commerce	4 »
Le bassin des Ateliers.	2 625
Le bassin du Chériff.	4 800
Soit en tout.	52h 825

Tous les bassins réunis de la ville de Marseille, anciens et nouveaux, n'ont qu'une superficie d'environ 70 hectares. Le cube total des blocs qui ont formé les deux jetées est de 250,000 mètres, et celui des dragages exécutés pour creuser le chenal et les bassins a été de 4,669,000 mètres.

A l'extrémité du grand bassin d'Ismaïlia, côté sud, se trouvent les deux feux rouges qui indiquent l'entrée du canal de Suez à travers les lacs Menzaleh.

Au bout du chenal, côté nord, sont placés les deux feux blancs déterminant à la fois l'entrée dans le port et la sortie dans l'avant-port.

Une jetée portant un feu blanc et faisant suite au quai du chenal se prolonge en ligne droite sur 2,500 mètres de longueur ; cette jetée forme un des côtés de l'avant-port et le défend contre les sables qui, poussés par les vents nord-ouest, viennent s'amonceler contre elle. (*Voir le plan.*)

Au sud, c'est-à-dire à 1,400 mètres environ de l'un des angles du chenal, part une deuxième jetée de 1,900 mètres obliquant vers le nord, c'est-à-dire sur la grande jetée de 2,500 mètres, et qui s'arrête de manière à laisser entre les deux une passe ouverte d'environ 400 mètres.

Ces deux grands ouvrages ainsi établis forment un avant-port d'une superficie de 171 hectares 875 ares.

Cet avant-port, quoique immense, n'a d'autre objet que de protéger la passe du chenal et l'entrée des eaux de la Méditerranée dans le canal maritime. Les navires ne peuvent y stationner, les hauts-fonds ne le permettent pas ; un chenal de 200 mètres de largeur y est seulement ménagé pour le passage des vaisseaux.

La grande jetée de 2,500 mètres a un feu rouge à son extrémité, et la jetée de 1,900, un feu vert.

Ces divers signaux offrent toute sécurité aux navigateurs pour l'entrée de nuit à Port-Saïd.

En outre, un peu en avant du chenal du port, sur la barre de sable, s'élève un magnifique phare, construit en béton système Cognet. Il nous a paru aussi solide qu'élégant ; sa portée en mer est de 20 milles ; c'est un des plus importants et des plus complets du genre.

La ville est approvisionnée d'eau par une dérivation du canal d'eau douce. Son commerce prend chaque jour une nouvelle importance ; les navires qui traversent l'isthme y trouvent toutes les ressources qu'offrent les grands ports de la Méditerranée. Sa prospérité est assurée ; Port-Saïd est désormais une ville commerciale appelée à de grandes destinées.

Ceci expliqué, il s'agit de traiter la deuxième question : Port-Saïd est-il ou peut-il être envahi dans une certaine mesure par les sables qui descendent du Nil ?

Ici deux courants d'idées se sont produits : l'un annonçant

radicalement la destruction de Port-Saïd dans un temps prochain, et l'autre prétendant que les sables du Nil n'ont aucune influence sur cette plage.

On nous permettra à cet égard de dire que ces prophéties et ces affirmations sont empreintes de la plus grande partialité. Les premiers sont effrayés de l'histoire du passé et ne tiennent aucun compte de la science moderne, qui peut remédier à tout ; les autres ferment les yeux à l'évidence.

L'exposé que nous allons faire mettra à nu le danger, stimulera la vigilance de la Compagnie, si toutefois elle en a besoin, et calmera finalement les esprits inquiets.

Les vents du nord et du nord-ouest règnent presque toujours sur la côte Pélusiaque ; la mer prend les sables du Nil et les apporte jusque sur la grande jetée de Port-Saïd.

Nous avons parcouru à pied la plage et les jetées, étudié les courants, remonté en bateau vers la branche de Damiette ; et il résulte de nos observations que chaque année la plage empiète sur la mer dans des proportions sensibles. La jetée ouest elle-même se trouve envahie, et des blocs en béton qui étaient naguère entièrement découverts sont ensevelis sous les sables.

Le chenal de 200 mètres établi dans l'avant-port se comble rapidement par les courants sous-marins qui pénètrent par les interstices des blocs qui forment la grande jetée. Vouloir dissimuler un fait de cette nature, c'est folie ; il faut qu'on connaisse les charges et les aléas de l'œuvre.

Il est à remarquer que dans l'Océan les atterrissements aux embouchures des fleuves ne se produisent pas, et les villes y sont même bâties directement sur l'embouchure fluviale.

Dans la Méditerranée c'est l'inverse : les atterrissements sont immenses, bien des villes prospères ont disparu sous les sables, et ont vu les rivages les abandonner pour faire

place à des dunes qui les séparent à jamais des flots qui jadis leur apportaient, en même temps que la vie commerciale, les richesses du monde.

Aussi n'existe-t-il pas de villes sur les embouchures des fleuves se déversant dans la Méditerranée; et en voici les causes :

Aux embouchures des fleuves océaniques, le courant d'une part, le flux et le reflux de l'autre, produisent deux mouvements en sens contraires, dont les effets détruisent les barres, en emportant au large les terres apportées par le flux. Le courant du fleuve aide l'action de la mer; de ces deux causes utiles pour dégager les embouchures, l'une manque dans la Méditerranée, et dans toutes les mers intérieures, c'est le flux et le reflux.

Les fleuves méditerranéens, abandonnés à leur seule force, ne peuvent lutter contre la mer du large; aussi les barres se forment, empêchent la création des villes aux embouchures, et obstruent les passes navigables aussitôt qu'elles y sont établies. C'est ainsi que jusqu'à ce jour le Rhône, ce Nil français, est une voie morte pour notre commerce; le canal Saint-Louis seul peut le rendre à la vie.

D'après ce que nous venons de dire, on comprendra la formation des deltas, de ces territoires avancés que la géologie appelle terres d'alluvion et qu'on trouve aux embouchures de tous les fleuves.

Dans l'Océan, les bouches des fleuves font golfe; dans les mers intérieures elles font saillie.

Le Tibre a ses ruines;
Le Nil a enseveli Péluse;
Le Pô a perdu Ravenne;
Le Rhône, Aigues-Mortes;
L'Argens, Fréjus.

Alexandre, d'après Arrien, pénétra en Égypte en débarquant à Péluse, 331 avant Jésus-Christ.

Péluse a aujourd'hui disparu couverte par plusieurs mètres de limon du Nil.

Ravenne, sous Auguste, selon Strabon, était dans des marais formés par le Pô, mais baignée par la mer; sous Justinien, Procope la dit éloignée de 350 mètres.

Auguste fit creuser le port de Fréjus, *Forum Julii*, vers l'embouchure de l'Argens (*Argenteus*).

Les flottes romaines y séjournèrent, et aujourd'hui ce port est à 2 kilomètres du rivage. Les locomotives du chemin de fer de Marseille à Nice le traversent sur des alluvions, et la gare actuelle y occupe une partie de sa surface.

Tout le monde sait qu'Aigues-Mortes, aux embouchures du Rhône, fut un port important, où s'embarqua Saint-Louis; cette ville est maintenant à 8 kilomètres de la mer, par suite des atterrissements du petit Rhône.

En présence de tous ces exemples de destruction et d'ensablements, connus des anciens, ils comprirent qu'il n'y avait pour profiter des avantages que leur offraient les voies fluviales dans la Méditerranée qu'à créer des canaux en diagonale partant d'un golfe pour rejoindre le fleuve à un point assez distant de son embouchure.

Ce sont ces considérations qui déterminèrent Alexandre à créer Alexandrie dans l'île de Pharos, près du lac Maréotis. C'est de ce lac que dut partir le canal dont parle Strabon et Pline, allant rejoindre le Nil à la branche canopique.

Ce canal, disparu aujourd'hui, ainsi que la branche de ce nom, est remplacé par le canal Mahmoudieh, reliant le Nil à la branche de Rosette, près d'Atfeh, et qui fait d'Alexandrie l'entrepôt le plus important des produits de la haute Égypte.

Bien qu'Alexandrie soit placée à l'ouest des bouches du Nil,

les sables charriés par ce fleuve sont tellement considérables sur la côte égyptienne, que les atterrissements ont atteint cette ville et modifié profondément le rivage ancien. Il est même reconnu que, sans entretien et sans dragage, Alexandrie ne résisterait pas à l'envahissement du Nil.

Aux courants sablonneux du Tibre, les Romains opposèrent deux dérivations du fleuve, formant deux canaux maritimes.

Au Rhône, Marius opposa les fosses mariennes, canal placé à peu près au même point où se creuse le canal Saint-Louis, appelé à faire revivre la double navigation du Rhône et de la Saône, et qui aura pour effet d'établir la prépondérance des charbons français sur les charbons anglais dans toute la Méditerranée, et de rendre la vie là où l'incurie ministérielle, aidée par le monopole des chemins de fer, a frappé de mort l'une des plus belles voies fluviales du monde et l'industrie la plus riche d'un peuple.

Si aux embouchures des fleuves on a pu, par des canaux en diagonale, éviter les barres de sable, n'est-il pas permis de supposer aujourd'hui que Port-Saïd, placé loin de la bouche de Damiette, résistera à ce voisinage? On a employé à Port-Saïd toutes les ressources de la science. — Les jetées sont formées par des blocs de 10 mètres cubes, pesant 20,000 kilogrammes; leur orientation par rapport aux courants est des meilleures.

Aucun reproche ne peut être adressé ni aux directeurs, ni aux ingénieurs; Port-Saïd était un point obligé et indiqué par le tracé lui-même.

En présence d'une question aussi sérieuse pour l'avenir du canal, nous avons dû chercher à évaluer le cube de sable qui chaque année pénètre dans l'avant-port, soit par les interstices des blocs, soit par les courants formant remous à l'extrémité de la grande jetée. — Les études les plus consciencieuses,

basées sur une moyenne de cinq ans, établissent que le cube qui s'introduit dans l'avant-port est en moyenne de 225,000 mètres par an ; c'est donc ce volume qu'il faudra draguer : ce travail est impérieusement nécessaire.

Il nous reste maintenant à déterminer la dépense annuelle que la Compagnie devra inscrire à son budget pour résister à cet envahissement et maintenir le chenal libre.

Un dragage dans de telles conditions ne peut dépasser 1 fr. 10 par mètre cube; c'est donc une dépense de 247,500 francs, soit, en chiffres ronds, une somme de 250,000 francs qui devra figurer au chapitre Entretien.

L'œuvre sera impérissable tant que le dragage maintiendra la passe libre.

Qu'on ne croie pas que Port-Saïd soit le seul port placé dans de semblables conditions; presque toutes les villes de la Méditerranée ont recours à la drague pour maintenir les fonds de leur port, et quelques-unes dépensent annuellement des sommes relativement plus considérables.

Je me résume : que la Compagnie veille, que les esprits effrayés se calment ; — le mal étant connu, le remède est facile.

Si Port-Saïd reste encore, dans une certaine mesure, exposé aux dangers qui ont détruit Péluse, son aînée, la science moderne la met à l'abri de toute destruction.

VI

SUEZ ET ISMAILIA

Suez, 8 décembre 1869.

SUEZ

A une époque déjà reculée, au commencement de notre ère, Suez n'était occupé que par quelques Arabes vivant du produit de leur pêche. La ville de Kolzoum placée au nord de Suez sur le bord de la mer, n'était pas très-éloignée de la ville actuelle. Son port était vaste, et la grande flotte de Sésostris, composée de 300 navires, y mouilla. On voit encore les ruines de Kolzoum ; les traces d'un château fort, notamment, sont parfaitement conservées. On y a découvert, enfouie sous les décombres, une ancienne voûte dite Porte des consuls. Le port de Kolzoum est entièrement comblé ; cependant on y trouve des traces suffisantes pour distinguer la place de ce vieux bassin.

Le canal qui communiquait au Nil venait s'y décharger, et les dépôts charriés par ces eaux n'ont pas été étrangers à son ensablement. C'est sans doute aussi ce qui, à une époque reculée, a donné naissance au Suez actuel, car sur les bords

du golfe le tirant d'eau était relativement considérable et les ensablements plus difficiles, bien que le port ne puisse recevoir que des navires d'un très-petit tonnage.

La ville de Suez se trouve placée dans l'ancien golfe Héroopolite, et lorsqu'on arrive par le canal maritime, il faut presque revenir sur ses pas et remonter, par un chenal naturel, plusieurs kilomètres avant d'atteindre la ville.

Le canal débouche dans la magnifique rade de Suez, après avoir traversé les lagunes sur un parcours de plusieurs kilomètres, et aboutit ainsi dans la mer Rouge sur les nouveaux ports ; la marée, quoique n'ayant que $1^{m},50$, forme des plages, en amont et en aval, d'une grande étendue et de peu de profondeur.

Faire un port adossé à la côte, c'était presque impossible; les travaux eussent été trop considérables. On a pris alors la résolution de créer à l'embouchure du canal, dans l'immense rade, un terre-plein au milieu des eaux. Ce terre-plein a été relié à la ville par une longue jetée de 4,000 mètres établie dans la mer, sur laquelle le chemin de fer du Caire se trouve placé.

L'opération était difficile ; on avait pour point d'appui le fond de la mer et pour limite l'espace.

Un de nos compatriotes, M. Dussaud, constructeur, dont l'intelligence et le mérite se sont révélés par bien des travaux considérables, s'est chargé de cette délicate opération pour le compte du khédive. Le *terre-plein* est destiné à recevoir la nouvelle ville, c'est-à-dire le nouveau Suez. Il a une surface de 400,000 mètres, et son niveau est à 3 mètres au-dessus des plus hautes marées. — Au milieu d'un énorme quadrilatère, bordé de jetées, s'avance un môle où viennent aborder les vaisseaux ; il a 560 mètres de long et 100 mètres de large, soit 56,000 mètres de superficie ; les locomotives y circulent

et les trains de marchandises se confondent avec les agrès des vaisseaux.

A droite du môle, côté nord, un bassin pour le commerce est en construction ; sa surface est de 225,000 mètres ; — à gauche, le bassin de l'Arsenal a 175,000 mètres ; le tout fait un port de 40 hectares.

En arrière du bassin de l'Arsenal et en pleine mer, on a construit un magnifique bassin de radoub, d'une longueur de 130 mètres et de 30 mètres de large.

Les parois sont en pierre de taille venue de Marseille, dite pierre de Cassis. Ce travail seulement a coûté 6 millions de francs. Marseille, Toulon et Brest n'en ont pas de plus beau et de mieux fait.

Tous les travaux que le khédive fait exécuter à Suez dépasseront 20 millions.

La Compagnie du canal maritime a, de son côté, exécuté des travaux très-importants à l'extrémité du canal, lesquels, annexés aux travaux du terre-plein fait par le gouvernement égyptien, donnent à la Compagnie une surface de 379,000 mètres carrés, qui ont dès aujourd'hui une valeur considérable.

Elle a aussi créé un bassin contenant tout son matériel flottant, qui n'a pas moins de 60,000 mètres.

Il est évident que la ville de Suez actuelle doit se déplacer, sous peine d'assister à sa ruine prochaine.

Les nouveaux ports sont en pleine rade ; leur profondeur permet aux navires de tout tonnage d'y mouiller sans aucun danger, tandis que l'ancien port de Suez ne peut recevoir que des navires tout à fait secondaires, et le chenal naturel qui y conduit n'a que 100 à 200 mètres de largeur, réduite en face de Suez à environ 60 ou 80 mètres en basse marée ; situation qui s'aggrave chaque jour. Par le débouché du canal d'eau

douce dans la mer Rouge, le temps n'est pas éloigné où l'étroit chenal qui relie cette ville de 15,000 âmes à la mer Rouge se confondra, à son tour, avec les lagunes qui s'étendent depuis les sources de Moïse jusqu'au seuil de Chalouf, et couvrent l'immense plaine de Suez, traversée par le canal maritime.

A l'extrémité du canal, une jetée transversale de 900 mètres, attenant à la côte d'Asie, a été créée, partie dans les lagunes, partie dans la mer Rouge. Cette jetée, ainsi qu'on le verra sur le plan annexé à notre travail, a pour double effet d'amortir le courant de la marée qui s'engage dans le chenal du canal maritime, et d'indiquer, par son feu rouge, pendant la nuit, la ligne du canal et la limite des lagunes sur lesquels un navire ne saurait s'avancer sans échouer immédiatement. Ce feu rouge, combiné avec le feu vert placé sur la pointe du terre-plein, offre toute sécurité aux navigateurs. Le lecteur se rendra parfaitement compte sur la carte des parties navigables. La teinte bleue foncée indique les bas-fonds, et la teinte bleue claire les lagunes.

La ville de Suez a, depuis le commencement des travaux du canal, pris une importance relativement considérable; l'expédition de l'Abyssinie avait fait de ce pays un entrepôt anglais, et le canal d'eau douce en fait aujourd'hui une ville très-habitable. Les sables du désert se convertissent peu à peu en oasis ; la ville se rebâtira à l'extrémité du chemin de fer, sur le terre-plein, aux abords des nouveaux ports ; son commerce grandira, et l'on ne voudra pas croire qu'il y a quelques années à peine, alors que la population de Suez n'était que de 3,000 âmes, elle était exposée à mourir de soif quand le chemin de fer du Caire se trouvait interrompu, car l'eau du Nil y était transportée par wagons ; dans ce cas on alimentait la population par les sources de Moïse, située sur la côte d'Asie, et des convois de chameaux faisaient le transport. Mal-

heureusement ces sources peu abondantes ne suffisaient pas toujours aux besoins de la population désolée.

Le canal maritime et le canal d'eau douce vont rendre à cette contrée son ancienne prospérité, et bientôt le regard, au lieu de se porter dans l'espace, s'arrêtera sur des tapis de verdure, produits par les sables fécondés par le Nil, et la mer Rouge reprendra l'ancienne splendeur que la découverte du Cap lui avait brutalement ravie.

ISMAILIA

On pourrait appeler Ismaïlia la ville centrale du canal de Suez ; elle est, en effet, située aux bords du lac Timsah, à 76 kilomètres de Port-Saïd et à 104 kilomètres de Suez. Le lac est formé d'une dépression analogue à celle des lacs Amers, c'est-à-dire d'un affaissement du sol à quelques mètres au-dessous du niveau de la mer.

La surface du port proprement dit est d'environ 60 hectares; la profondeur moyenne est de 8 mètres. Les autres parties du lac, moins profondes, sont balisées pour indiquer le chenal d'entrée vers Port-Saïd et de sortie vers Suez.

Le lac Timsah, avant que les eaux de la Méditerranée l'eussent submergé, formait un vaste marécage où plus d'un Européen se livrait au plaisir de la chasse. La Méditerranée a fourni à ce lac un volume d'eau d'environ 90 millions de mètres cubes.

La ville d'Ismaïlia est toute nouvelle, tracée et découpée à l'européenne. De vastes rues y sont ménagées ; on y remarque d'élégantes constructions : le palais du gouverneur, le kiosque du vice-roi, les chalets des directeurs du canal.

Le village arabe, dont on verra la situation maritime sur le

plan annexé, est assez important. La ville européenne renferme une population de 5 à 6,000 âmes ; elle est placée sur le versant d'une petite colline qui conduit au plateau, lequel fait immédiatement suite au seuil d'El-Guisr.

Ismaïlia est donc construite au milieu des sables mobiles, dans ce qui fut autrefois le désert et ce qui serait encore inhabitable, si les eaux du Nil, conduites par le canal d'eau douce, n'étaient venues apporter dans ces parages la vie et la fécondité.

Baignée par les eaux des deux mers, cette ville nouvelle nous semble appelée au plus bel avenir. Elle peut devenir, cela est incontestable, une seconde Alexandrie. Placée à 30 kilomètres de Zagazig, qui est le centre des productions du delta ; reliée à Port-Saïd, à Suez et par suite au Caire par le canal maritime, Ismaïlia, en raison de cette situation spéciale, peut et doit s'attendre à de brillantes destinées.

Des maisons importantes s'y établissent dès à présent pour faire le commerce du coton. Le canal d'eau douce, grâce à ses dimensions actuelles, — 17 mètres au plan d'eau et 8 mètres au plafond, — grâce à sa communication directe avec le Nil, apporte à Ismaïlia les produits du Soudan, de l'Abyssinie et de l'Afrique centrale.

Le canal maritime y conduit, venant de la mer Rouge, les produits de l'Inde, de la Chine, de l'Australie.

Comme entrepôt commercial, on le voit, Ismaïlia n'a rien à envier aux autres villes de l'Égypte. C'est une station naturelle pour tous les navires en passage dans l'isthme et, dans un temps très-rapproché, la marine européenne ira prendre à Ismaïlia, comme elle le fait aujourd'hui à Alexandrie, les produits des contrées orientales.

D'où vient la prospérité d'Alexandrie ? Qui a réuni dans cette ville une population de 200,000 âmes ? C'est le canal

Mahmoudieh qui fait de ce port de mer un centre commercial, en le mettant en communication facile avec le Nil, conséquemment avec le reste de l'Égypte.

Plus favorisée encore qu'Alexandrie, Ismaïlia joint la Méditerranée par Port-Saïd, la mer Rouge par Suez, l'Égypte par le canal d'eau douce qui ne le cède en rien au canal Mahmoudieh.

Le succès est donc logiquement acquis à la ville nouvelle, et dès qu'une bonne juridiction sera établie en Égypte, la compagnie de Suez pourra retirer des avantages considérables des surfaces de terrain qui entourent Ismaïlia.

VII

LES LACS AMERS — NAVIGATION ET REMPLISSAGE

Lacs Amers, à bord du yacht *le Mathilde*, 7 décembre 1869.

Ce qui frappe le plus en traversant l'isthme de Suez, c'est bien certainement la vue des lacs Amers.

Cette mer intérieure, créée par la volonté de l'homme, au milieu des sables brûlants du désert, étonne et surprend l'imagination.

La longueur de ces lacs est de 40 kilomètres, et leur largeur atteint sur quelques points jusqu'à 10 kilomètres.

Avant de discuter les difficultés de la navigation dans les lacs, je crois qu'il est utile — sans vouloir faire ici un cours d'histoire — de rappeler que la création du canal de Suez n'a fait que rendre à cette terre son ancienne destination.

L'examen des cartes, la configuration du sol, démontrent, à n'en pas douter, qu'autrefois les flots de la mer Rouge se mêlaient à ceux de la Méditerranée. Des bouleversements terrestres formèrent par la suite les atterrissements du Sérapéum et du seuil d'El-Guisr, ce dernier placé avant le lac Timsah. Dès lors la séparation des deux mers fut un fait accompli.

Dix-huit siècles avant l'ère chrétienne — autant qu'on peut

fixer cette date d'après les auteurs anciens, — la mer Rouge venait baigner le seuil du Sérapéum, et les lacs Amers formèrent le golfe Héroopolite, golfe déjà considérablement rétréci vers Beelsephon, aujourd'hui Chalouf.

Plus tard, la passe du golfe s'étant fermée, Darius fit creuser le canal dit des Pharaons, qui, jusqu'au huitième siècle de notre ère, servit de communication entre le golfe Héroopolite et la mer Érythrée, pendant que le canal de Nécos dérivait du Nil les eaux de la branche pélusiaque à Bubastis, et les conduisait aux lacs Amers.

A partir de cette époque, tout fut bouleversé, soit par le tremblement de terre qui, vers l'an 740, couvrit de ruines Constantinople, Nicomédie, Nicée, et se fit sentir dans tout l'Orient, principalement en Égypte, soit encore par la main de l'homme, car en 767 le calife Abou-Giaffar-el-Mansour fit combler le canal pour affamer Médine.

Il existait encore au fond des lacs, il y a quelques mois à peine, un banc de sel d'une longueur de 12 kilomètres sur une largeur d'environ 5 kilomètres. Sa profondeur mesurait 10 mètres sur quelques points, et son épaisseur moyenne pouvait être évaluée à 6 mètres.

Ces dimensions donnaient à ce banc de sel un cube de 360 millions de mètres.

On a remarqué dans la stratification quelques alternances de sel et de vase, qu'on peut expliquer ainsi : Quand le golfe Héroopolite fut entièrement fermé, l'évaporation produisit un dépôt de sel. Mais pour que le banc prît une épaisseur de 5 à 6 mètres, et pût élever son volume à 360 millions de mètres cubes, il faut admettre que les vents du sud, soufflant avec violence sur la mer Rouge, ont souvent et pendant de longues années poussé les flots par-dessus la barre, rempli, sinon en totalité, du moins en partie, les lacs Amers ; ceux-ci,

constamment soumis à l'évaporation et au remplissage, ont formé la colossale couche salée dont nous venons de parler.

En ce qui concerne les faibles alternances de vase, nous pensons que le Nil, à son tour, en débordant pendant les crues extraordinaires sur toute la basse Égypte, a dû remplir plusieurs fois et partiellement les lacs Amers.

La Compagnie de l'isthme, peut-être attirée par l'attrait de créer une nouvelle mer intérieure, n'a pas hésité à profiter du vide que la nature lui offrait ; et l'idée de marier les deux mers dans les lacs ne l'a jamais quittée : finalement, elle l'a mise en pratique.

Des ingénieurs remarquables ont déclaré que la navigation serait impossible dans les lacs ; que l'évaporation, par certains vents, absorberait le volume d'eau que les canaux de remplissage leur apporteraient ; et que, somme toute, il fallait renoncer au passage par les lacs, et reporter le tracé sur le pourtour de l'ancien golfe Héroopolite.

C'est le moment d'examiner les questions qui précèdent, tant au point de vue pratique qu'économique.

Si la Compagnie avait renoncé aux lacs Amers comme voie maritime, l'établissement du canal à leur pourtour du côté de l'Asie aurait donné lieu à un déblai supplémentaire d'environ 7 millions de mètres cubes, qui, estimés au prix de revient moyen du mètre des déblais du canal, auraient créé une nouvelle dépense considérable. Le passage par les lacs a donc été une économie réelle.

Voyons maintenant si, comme on l'a craint, il se produit dans la surface de la masse d'eau des lacs Amers une agitation assez forte ou des courants pouvant compromettre la navigation.

En ce qui regarde l'agitation produite par les vents, elle

n'est pas à redouter pour les navires à vapeur; il leur sera toujours possible de résister aux coups de vent qui pourraient s'y produire.

D'abord, là où les lacs ont de 5 à 10 kilomètres de large, c'est-à-dire sur 24 kilomètres de longueur, les bas-fonds existent et la navigation y est libre. Par conséquent, passer 100 mètres à droite ou à gauche, peu importe, pourvu que le cap soit sur les phares ou les signes indicateurs.

Dans les petits lacs, soit sur un parcours de 16 kilomètres, la largeur est réduite à une moyenne de 2 kilomètres, soit 1 kilomètre de chaque côté. Dans ce cas, le vent n'a pas assez de prise sur l'eau pour l'agiter au point d'empêcher un navire de gouverner dans l'axe du canal.

Les petits lacs Amers avaient moins de profondeur que les grands, et on a dû creuser environ $3^{m},50$ à 4 mètres en moyenne pour donner la cote réglementaire de 8 mètres; la navigation n'y est plus libre, mais la largeur de la passe y est indiquée par des balises en fer de forme triangulaire placées à 2 ou 300 mètres de distance les unes des autres.

On doit donc repousser toute crainte de danger pour la navigation dans cette partie du canal.

Les observations météorologiques auxquelles on s'est livré démontrent, en outre, que les vents règnent peu à travers l'isthme; ils vont ordinairement d'une mer à l'autre, de la mer Rouge à la Méditerranée et de cette dernière à la mer Rouge. Par conséquent, les navires auront presque toujours vent debout ou vent arrière, c'est-à-dire qu'ils se trouveront dans les meilleures conditions pour traverser l'isthme par le canal maritime.

Nous croyons donc que la navigation par les lacs est la plus naturelle, et que le projet de les faire contourner par le canal ne s'exécutera jamais.

Pour expliquer l'absence des courants dans les lacs, il est utile de dire quelques mots de leur remplissage par les deux mers; c'est une question qui a préoccupé la presse, et sur laquelle personne n'était d'accord.

Tout dans l'œuvre du canal maritime est grandiose.

Les déblais s'énumèrent par 74 millions de mètres cubes.

La surface de Port-Saïd, par 52 hectares.

La longueur des deux jetées de ce port, par 4,400 mètres en mer.

On ne sera donc plus étonné d'apprendre qu'il a fallu, pour remplir les lacs Amers, près de 2 milliards de mètres cubes d'eau (1,900,000), y compris le cube absorbé par l'évaporation pendant l'opération.

Les remplissages des lacs Amers se sont effectués par la Méditerranée, à partir du 1er mai au 1er octobre 1869; par la mer Rouge du 1er juillet au 1er octobre.

A cet effet, deux barrages ont été établis : l'un près de Chalouf, et l'autre au Sérapéum. Le premier, alimenté par la mer Rouge, pouvait débiter au besoin 10 millions de mètres cubes par vingt-quatre heures; le second, alimenté par la Méditerranée, a donné 5 millions de mètres cubes par vingt-quatre heures : en tout, 15 millions de mètres cubes qui pouvaient être introduits dans les grands lacs par chaque vingt-quatre heures.

La Compagnie croyait avoir pris ainsi toutes les mesures nécessaires pour remplir les lacs, alimenter les infiltrations ou imbibitions en temps utile, c'est-à-dire avant le 1er octobre dernier.

Il est probable que ces prévisions ne se seraient pas exactement réalisées; mais un auxiliaire sur lequel ni M. de Les-

seps, ni les ingénieurs n'avaient compté, arriva, peut-être fort à propos, le 15 août dernier, à sept heures du soir.

Le barrage de Chalouf se rompit, la mer Rouge se précipita avec fureur dans les tranchées, et pénétra dans les lacs. Aussitôt tous les ingénieurs, entrepreneurs, chefs d'ateliers, coururent sur la ligne et passèrent la nuit sur les berges ; tous rivalisèrent de zèle pour réparer le barrage et éviter un désastre ; mais devant cette masse écumante les forces humaines furent vaines. Il fallut bien se résigner à attendre les effets de ce débordement aussi vertigineux qu'inattendu. D'après des témoins oculaires, on aurait dit que la mer avait hâte de reprendre sa proie en reconquérant le terrain perdu il y a quelque mille ans. Dès cet instant les lacs Amers lui appartinrent pour toujours.

Eh bien ! ce canal, qui a 100 mètres d'ouverture au plan d'eau dans cette partie, a résisté au courant, et la surface des lacs, qui n'a pas à l'étiage moins de 170 millions de mètres carrés, déjà submergés en partie par les canaux de remplissage, a amorti le choc de l'onde à tel point, que les tranchées du Sérapéum n'en ont nullement ressenti les effets.

Cela démontre suffisamment que les hautes et les basses marées de la mer Rouge ne peuvent créer de courant sur la totalité du canal, ainsi qu'on l'aurait cru ; à peine si la marée, qui est de $1^{m},50$ à Suez, se fait encore sentir à l'entrée des lacs Amers. — Que devient, dans ce cas, le courant de 2 mètres par seconde, soit de 7 kilomètres à l'heure dont on a si souvent parlé ? — A partir de ce point jusqu'à la Méditerranée, c'est-à-dire sur 134 kilomètres, il est impossible de savoir si le courant va du nord au sud ou du sud au nord. Par conséquent, les projets d'écluses proposés à l'entrée du seuil de Chalouf tombent.

L'expérience a renversé tous les échafaudages des savants;

les vents de la Méditerranée n'ont pas produit les violents courants à l'entrée et à la sortie des lacs Amers, comme l'avaient annoncé de grandes autorités techniques; — nous ne pouvons que dire que l'infaillibilité en matière scientifique n'est pas de nos jours.

VIII

DÉPENSES DU CANAL

Suez, 8 décembre 1869.

En écrivant sur l'isthme de Suez, et surtout en abordant la question des comptes et de gestion, nous ne nous sommes pas dissimulé la tâche délicate que nous entreprenions. Nous avons promis la vérité; nous la dirons sans parti pris, et nous espérons que la Compagnie comprendra que mieux vaut pour elle l'exposé d'une situation vraie que des comptes rendus complaisants ou enfantés par la passion.

On nous rendra cette justice, nous l'espérons du moins, que nous ne sommes placé dans aucun camp.

Nous admirons dans M. de Lesseps sa persévérance, son énergie, son courage; nous aurons du reste occasion de lui rendre de nouveau pleine et entière justice, et son caractère impartial ne trouvera sans doute pas mauvais que nous jugions les faits comme nous les sentons, comme nous les croyons, en un mot, comme ils sont.

Si dans nos appréciations quelques erreurs se produisent pouvant nuire aux grands intérêts que l'isthme de Suez représente, nous nous empresserons de les rectifier après justification.

Au 30 juin dernier la situation financière de la Compagnie présentée par elle-même, était celle-ci :

Recettes		451,656,661f 10
Dépenses		404,323,378 03
En caisse.		47,283,283 07
L'activité imprimée aux travaux depuis cette époque a dû absorber sinon la totalité de l'encaisse, au moins la plus grande partie. Par conséquent, on peut supposer que le canal a coûté à ce jour, ci.		451,656,661 10
Le chiffre de la dépense étant connu, il reste à examiner si l'emploi de cette énorme somme est à l'abri de toute critique, et si on n'aurait pas pu exécuter les travaux dans de meilleures conditions.		
Pour atteindre ce but il faut décomposer le bilan, retirer et déduire des 451 millions tout ce qui est afférent à des dépenses de constitution, d'agio, d'intérêt, etc., etc. Nous voulons être impartial ; par conséquent rien ne doit être oublié.		
Dépenses diverses, frais d'administration, émissions, négociations, abris, transports, mobilier, hôtel de Paris, publicité, frais de souscriptions, bâtiments, service des travaux du domaine, du télégraphe, de la santé, etc., ci.	35,971,041 11	
Payé aux actionnaires, sous forme d'intérêt	64,054,393 30	
Intérêts aux obligations. . . .	7,868,493 75	
Amortissement des obligations.	1,730,000 »	
		109,623,928 16
Reste comme chiffre affecté aux travaux.		342,032,732 94
Nous devons encore déduire, pour obtenir le prix du mètre cube, les dépenses de :		
1° Port-Saïd, environ.	15,000,000 »	
2° Suez, enrochement, jetées, etc., environ.	3,000,000 »	
		18,000,000 »
Total.		324,032,732 94

C'est bien sur ce chiffre qu'on doit établir le prix de revient

du mètre cube de déblai extrait, transporté et mis en place.

La dépense étant de 324,032,732 fr. 94 cent., et le cube extrait de 74 millions de mètres, on obtient pour prix de revient 4 fr. 37 cent. par mètre cube.

En établissant notre travail, un scrupule est venu traverser notre esprit : nous craignons que sur le chiffre de 74 millions de mètres la Compagnie n'ait pas compris les 3,420,000 mètres cubes auxquels a donné lieu l'ouverture du canal d'eau douce de Néfiche à Suez, sur une longueur de 89,700 mètres. En admettant cette erreur, ce qui n'est pas probable — car rien dans les mémoires de la Compagnie depuis 1863 n'établit de compte spécial sur ce travail, — le prix de revient du mètre cube serait dans ce cas réduit à 4 fr. 18 cent.[1].

En tenant compte de toutes les difficultés extraordinaires rencontrées pour l'installation première des ateliers, des imprévus et accidents, des mécomptes de toute nature, notre opinion est que les travaux ont coûté trop cher ; — qu'avec un prix de 3 francs du mètre cube les déblais du canal pouvaient être exécutés, soit à la drague, soit par la main des Arabes ; non par les Arabes *corvéables*, mais par le travail libre, à la

[1] A l'époque où cet article a paru dans la *Liberté*, la Compagnie, tout en ne discutant pas le chiffre des dépenses, s'est élevée contre le prix de revient du mètre cube de déblai fixé par nous à 4 fr. 18 c.

Ce chiffre était obtenu en divisant le volume des déblais, — y compris les 3,420,000 mètres cubes du canal d'eau douce, — par la dépense totale afférente aux travaux. La Compagnie objectait qu'il eût fallu déduire des 324,032,732 fr. 94 c. la valeur de son matériel, et certaines dépenses du canal qui ont profité dans une certaine mesure aux frais d'appropriation.

M. de Lesseps estime ceux-ci à 100 millions, tandis que, tout en respectant son opinion, nous ne pouvons classer les frais d'appropriation que sous forme de plus-value indirecte. Nous renvoyons, du reste, nos lecteurs au chapitre intitulé : *Attaques d'un journal financier*.

Quant au matériel dont la valeur est relativement peu importante, nous l'aurions cependant fait entrer en ligne de compte, si nous avions pu obtenir de la Compagnie un inventaire qu'on nous a déclaré ne pas exister.

tâche, comme on l'a fait dans les tranchées de Chalouf, les plus dures de toute la ligne.

Nous ferons remarquer que même le prix de 3 francs est excessif, et qu'en Europe, sur nos côtes, on exécute des dragages et des déblais semblables à 1 fr. 50 le mètre. Mais il faut reconnaître qu'à l'isthme il a fallu lutter avec tous les obstacles de la nature et créer la vie dans les sables du désert, dépourvu de toute espèce de ressources.

Nous ne voulons attaquer la loyauté de personne : les ingénieurs-entrepreneurs ont trouvé des prix avantageux, ils en ont profité ; c'était leur droit et leur métier. Ils ont déployé de l'activité et de la science, mais leur récompense a été large.

M. de Lesseps, homme d'imagination vive et d'une hardiesse peu commune, n'a vu que le but à atteindre ; son temps a été consacré entièrement aux complications politiques inhérentes à l'isthme, aux combinaisons financières, à soutenir les défaillances de Saïd-Pacha et même du conseil d'administration, à calmer ou à déjouer les ruses de l'Angleterre, à détruire les ravages faits sur les esprits européens par l'opinion du célèbre Stephenson, ingénieur anglais, déclarant que le percement de l'isthme de Suez était une chimère.

A ce moment qu'était devenu son génie proverbial ?

Aurait-il consenti, pour soutenir la politique de lord Palmerston, à parler contre sa raison ?

L'histoire appréciera.

Pour dépeindre ici les difficultés qu'a rencontrées l'ardent promoteur de l'isthme, un volume ne suffirait pas.

Mais nous ne pouvons nous empêcher de reconnaître qu'il n'y a pas eu derrière lui un ingénieur-directeur général assez clairvoyant et économe pour comprendre que le crédit public

est une source délicate, dont il ne faut user qu'avec mesure, fût-ce pour percer tous les isthmes du monde.

En résumé, nous blâmons les énormes dépenses des travaux et la manière dont ils ont été exécutés sur quelques points.

Si, au début de l'entreprise, on avait été plus prévoyant, l'œuvre d'élargissement réclamée aujourd'hui serait résolue sans que cela augmentât de beaucoup le cube de déblai.

Il suffisait de murailler les tranchées des seuils dans la partie submergée ; cette opération aurait pu s'exécuter avec 15 millions.

Les carrières de Ghébel-Attaka, sur la rade de Suez ; celles de Ghébel-Géneffé, pouvaient fournir tous les matériaux nécessaires à la construction ; et le canal, dans ce cas, même avec une surface moindre au plan d'eau, aurait offert une plus grande largeur au passage des vaisseaux. Car le plafond aurait eu alors, à un mètre près, les mêmes dimensions que le plan d'eau.

Ne pouvant aujourd'hui revenir sur les faits accomplis, nous recommandons, lorsqu'on fera l'élargissement des tranchées des seuils, de ménager, en réduisant au besoin un peu la largeur, au niveau de l'étiage, une banquette de quelques mètres de large, formant plage inclinée de 10 à 15 centimètres par mètre, comme on l'a fait dans les tranchées de Chalouf. La vague, alors, provoquée par le passage des navires, remonte et s'étend sur l'inclinaison qu'on lui a préparée, et, ne trouvant aucune résistance, ne détermine aucune détérioration à la base des grands talus supérieurs.

Quant au chapitre des 109,623,928 fr. 16 cent., il est difficile de le critiquer : 73,652,897 fr. 05 cent. *ont fait retour aux actionnaires et aux obligataires sous forme d'intérêt.*

Reste donc 35,971,000 fr. contenus en 12 chapitres. L'honorabilité du président du conseil et de ses membres ferme le champ à toute interprétation à cet égard.

C'est le moment d'établir le chiffre des intérêts à servir et des charges annuelles.

Pour cela, il faut extraire de la somme dépensée celle provenant d'indemnités diverses ou d'autres comptes.

Somme générale dépensée		451,656,661 10
A déduire :		
1° L'indemnité payée par le vice-roi, et qui est le résultat de la sentence arbitrale prononcée par l'empereur	84,000,000 »	
2° Le prix des cessions résultant de la convention du 23 avril 1869, intervenue entre le gouvernement égyptien et la Compagnie	30,000,000 »	
3° Recettes diverses, intérêts d'argent	37,656,661 10	
		151,651,661 10
Total du capital portant intérêts. . .		300,000,000 »
Ces 300,000,000 forment bien les sommes souscrites :		
1° Par les actionnaires.		200,000,000 »
2° Par les obligataires.		100,000,000 »
Total.		300,000,000 »

La Compagnie doit encore, à la vérité, les 30 millions résultant des bons de délégation dernièrement émis ; mais elle a en caisse la contre-valeur par le versement entre ses mains de 50 coupons représentant l'intérêt pendant vingt-cinq ans de chacune des 176,602 actions souscrites par le vice-roi, conformément à la convention du 29 avril 1869.

Intérêts à servir annuellement.

1° Aux obligataires, pour intérêts, lots et amortissements	10,000,000
2° Aux actionnaires anciens, 5 p. 100 sur le capital. .	10,000,000
Total	20,000,000

Il convient d'ajouter à cette somme :

1° Pour les frais d'entretien du canal (nous justifierons ce chiffre par une note spéciale).	2,000,000
2° Pour les frais d'administration, environ [1]. . . .	2,000,000
Total.	24,000,000
L'intérêt des 50,000,000 que nous jugeons indispensables pour élargir le canal et le consolider sur quelques points, calculé à 10 p. 100, y compris primes et amortissements, si on procède par un système d'obligations, ci	5,000,000
Total du service des intérêts et des charges.	29,000,000

Service qui serait réduit à **22,000,000** si la Compagnie exploitait le canal avec ses dimensions actuelles.

Connaissant maintenant à quel chiffre s'élèvent les charges, il s'agit de déterminer les produits du canal et de dire aux actionnaires s'il leur reste l'espoir de recevoir l'intérêt du capital versé dans un temps prochain et si, dans l'avenir, ils peuvent compter sur des bénéfices.

On comprendra facilement que cette question est intimement liée à l'étude du transit appuyée sur des statistiques maritimes.

De ce travail sortira la conclusion des espérances ou des craintes.

[1] Nous donnons sous toutes réserves le chiffre de 2 millions pour frais d'administration. Nous avons prié la Compagnie de vouloir bien nous dire à quelle somme s'élèvent ces frais pour l'année 1870; cette demande n'a pas été prise en considération. Nous avons su depuis que le budget pour 1870 n'était pas encore dressé au moment de notre demande.

IX

L'ENTRETIEN ET LES ENSABLEMENTS DU CANAL MARITIME

Campement de la Quarantaine, 9 décembre 1869.

Nous avons dit dans le chapitre précédent que nous justifierions le chiffre de 2 millions porté au chapitre des charges pour l'entretien du canal maritime de Suez.

En effet, on a souvent écrit que les dépenses de l'entretien, qu'on a fixées arbitrairement à 10 millions, absorberaient le revenu du canal, et ce dire s'est appuyé sur le rapport que M. Larabure a présenté au Corps législatif le 5 juin 1868.

Ce rapport, nous l'avons sous les yeux.

M. Larabure n'a pas évalué à 10 millions les frais d'entretien, mais bien les frais généraux de toute nature. Ni le rapport, ni les pièces annexées ne donnent la justification d'une telle évaluation. Nous maintenons donc le chiffre de 2 millions de francs porté au chapitre des charges, et nous le justifions.

L'entretien du canal consistera principalement dans l'enlèvement des dépôts qui s'effectueront au plafond du canal. Ces dépôts auront pour cause la mer, les vents du désert, les éboulements des talus.

L'eau de la Méditerranée, quand elle est agitée, contient bien des molécules limoneuses ; mais avant qu'elle pénètre dans le canal, par un courant imperceptible correspondant au volume d'évaporation, elle séjourne et dépose d'abord dans l'avant-port, puis ensuite dans les bassins et le chenal du port de Port-Saïd ; par conséquent, pas de crainte d'ensablement de ce côté.

Sur les 164 kilomètres qui séparent Port-Saïd de Suez, 40 sont formés par les lacs Amers. On conviendra que les vents n'y peuvent rien, puisque depuis 3,500 ans, époque supposée du retrait de la mer Rouge du golfe Héroopolite, le vide ne s'est pas comblé, les couches de sel sont là pour l'attester.

Entre les lacs et la mer Rouge, sur un parcours de 20 kilomètres, la coupe géologique des tranchées indique suffisamment que le sol est de formation argileuse, dur et résistant à la surface; le vent n'a ici ni prise ni action.

Le canal des pharaons est à peu près aujourd'hui comme il y a quelque mille ans; quelle constatation plus évidente !

Le canal maritime traverse ensuite les lacs Menzaleh et Ballah sur 65 kilomètres ; le vent ne peut pas y transporter des sables — le canal est entièrement entouré d'eau — il ne peut avoir sur lui une action sérieuse : depuis trois années que les berges existent sur ce point, les parties qui ont pu s'en détacher sont inappréciables. Ce terrain est argileux, et, ayant séjourné longtemps dans l'eau des lacs, contient un principe salin qui le rend hygrométrique et n'offre aucune prise au vent.

Le canal traverse encore sur 30 kilomètres les plateaux et seuils du Sérapéum et d'El-Guisr. Cette partie du désert est d'une formation entièrement sablonneuse et mobile ; ici l'action du vent a une portée sérieuse, principalement au Séra-

péum. On comprendra sans peine que la constatation du cube qui chaque année descend dans le canal nous était difficile.

Désireux cependant de répondre à tout, nous avons ouvert une espèce d'enquête auprès des chefs de service et d'ateliers, et voici le résultat de ces investigations :

Pendant deux ans successifs, les agents de l'entreprise et de la Compagnie ont mesuré contradictoirement le volume qui tombait dans le canal ; cela se comprend : il fallait bien payer l'entreprise. Ce travail donnait lieu à des mesurages difficiles ; en effet, comment constater exactement le volume?

La Compagnie et l'entreprise sont alors tombées d'accord sur un chiffre qui a été évalué à 300,000 mètres cubes par an pour la partie comprise entre les lacs Amers et le lac Timsah, soit environ 10 mètres cubes par mètre courant. Nous prenons ces chiffres pour base d'opération, en y appliquant toutefois le prix unitaire de 2 fr. par mètre cube de déblai extrait et transporté : ci. 600,000

Ce chiffre est encore considérable, car cela suppose au fond d'un canal qui n'a que 22 mètres de plafond une couche d'environ 50 centimètres d'épaisseur.

Reste le seuil d'El-Guisr. Les terrains offrent ici un peu plus de résistance qu'au Sérapéum. Si on estime par analogie, en tenant compte de la différence du sol, il peut se produire chaque année un ensablement de 150,000 mètres cubes : ci 300,000

Pour tout le reste du canal, c'est-à-dire sur les points inappréciables, nous estimons à 100,000 mètres les apports des vents. 200,000

On doit encore tenir compte des éboulements accidentels et partiels qui peuvent se produire

par suite des corrodations des eaux à la ligne d'étiage. Nous estimons les éboulements et leurs conséquences (je dis conséquences, car pour relever un éboulement il est indispensable de donner au talus une plus forte inclinaison, ensuite de relever les cavaliers formant dépôt) à 200,000 mètres cubes.	400,000
Les dépenses des dragages de Port-Saïd ont été estimées dans un précédent article à.	250,000
Enrochement à l'étiage sur les points les plus corrodés, où des éboulements accidentels peuvent se produire.	250,000
Total de l'entretien.	2,000,000

D'après les conversations que nous avons eues à Ismaïla avec MM. Guichard, chef du service du transit et de la navigation, et Lavalley, le nouvel ingénieur en chef, la Compagnie pense pouvoir faire l'entretien pour une somme bien inférieure.

Nous le désirons, sans cependant partager cette opinion.

X

L'AVENIR DU CANAL

Quarantaine, 9 décembre 1869.

Nous ne croyons pas que le passage du canal maritime, vu les difficultés que rencontre la navigation dans la mer Rouge, devienne pratique pour les voiliers ; les tentatives faites jusqu'à ce jour n'ont pas été heureuses.

Le Noël, trois-mâts du port de Bordeaux, a traversé l'isthme le 5 décembre ; huit heures après avoir quitté Suez, il se perdait sur les bancs de coraux de la mer Rouge.

Les exemples de cette nature sont multiples dans l'histoire de la navigation de cette mer, dont la longueur n'a pas moins de 600 lieues, et dont la largeur est réduite quelquefois à 30 ou 40 lieues.

Ce n'est donc pas sur la navigation à voile que les espérances du canal doivent se fonder, — les frais de remorquage, de péage, joints aux dangers déjà signalés, en éloigneront les navires à voiles ; — l'espoir du canal est uniquement dans le transit à vapeur.

Déjà un tonnage important lui est assuré par les grandes compagnies, qui voulant les premières prendre possession de la route des Indes, avaient des flottes dans les deux mers bai-

gnant Suez et Alexandrie, et faisaient le transit des ports d'Europe à ceux de l'Asie, en traversant l'Égypte.

Ce courant de marchandises et de voyageurs lui est désormais acquis.

Mais il ne serait pas suffisant pour rendre fructueuse une opération financière qui a absorbé déjà des sommes considérables. Il faut plus : il faut que la marine à voile se transforme en marine à vapeur, ou que cette dernière l'absorbe ; — c'est sans doute ce qui se produira.

Mais, pour rendre cette étude plus complète, il convient de mettre sous les yeux du lecteur le tableau du raccourci que la route de l'extrême Orient par l'isthme de Suez offre au commerce du monde.

Nous ferons tous nos efforts pour que la nature des documents que nous produirons puisse déterminer son opinion en dehors même de nos appréciations personnelles.

INDICATION DES PORTS.	DISTANCE		DIFFÉRENCE EN FAVEUR DU CANAL DE SUEZ.
	PAR LE CAP.	PAR SUEZ.	
Du cap Lezard (pointe d'Angleterre) à Batavia.	4,176	2,750	1,426
Du cap Lezard à Singapour.	4,480	2,778	1,702
Du cap Lezard à Ceylan.	4,310	2,207	2,103
New-York à Bombay.	6,200	3,761	2,439
Nouvelle-Orléans à Bombay.	6,450	3,724	2,726
Lisbonne à Bombay.	5,350	2,500	2,850
Bordeaux à Bombay.	5,650	2,800	2,850
Londres à Bombay.	5,950	3,100	2,850
Liverpool à Bombay.	5,900	3,050	2,850
Amsterdam à Bombay.	5,950	3,100	2,850
Saint-Pétersbourg à Bombay.	6,550	3,700	2,850
Le Havre à Bombay.	5,800	2,824	2,975
Cadix à Bombay.	5,200	2,224	2,976
Marseille à Bombay.	5,650	2,374	3,276
Trieste à Bombay.	5,960	2,340	3,620
Malte à Bombay.	5,840	2,062	3,778
Constantinople à Bombay.	6,100	1,800	4,300

Les abréviations de parcours signalées par le tableau des distances n'ont pas besoin de commentaires; il est impossible que la marine ne suive pas la voie la plus courte.

Raccourcir de 3,000 lieues la distance des ports d'Europe ou d'Amérique aux mers d'Asie, c'est une véritable et importante révolution commerciale. C'est le fret diminué, c'est la fortune publique augmentée par le prompt renouvellement du capital ; c'est, en un mot, la civilisation, le commerce et l'industrie d'Amérique et d'Europe fraternisant avec les peuples asiatiques.

Pour rendre notre démonstration complète, il faut non-seulement nous étendre sur le commerce maritime, mais mettre en parallèle les effets de la marine à voile, comparée avec la marine à vapeur, et ensuite extraire de nos résultats une conclusion finale pour ou contre la route de l'extrême Orient par l'isthme de Suez.

Ne pouvant, dans une simple brochure, donner tout le développement que comporte l'étude d'une pareille question, nos efforts vont tendre à cumuler et à condenser des exemples frappants, pris en grande partie sur des pièces officielles ou sur les tableaux d'enquêtes ordonnées par la France et l'Angleterre en 1860.

Deux systèmes sont en présence : la lutte est engagée, et on se demande immédiatement :

La marine à vapeur absorbera-t-elle la marine à voile, ou cette dernière luttera-t-elle avec avantage par la route du Cap ?

La France lançait, en 1841, 1,886 navires : elle n'en a construit en 1860 que 1,194, sans que la capacité des navires construits en 1860 établisse aucune compensation de tonnage au chiffre indiqué.

Les 1,886 navires qui ont pris la mer en 1841 jaugeaient

103,800 tonneaux, tandis que les 1,194 navires construits en 1860 ne jaugeaient que 64,256 tonneaux.

L'Angleterre lançait en 1841 1,860 navires, jaugeant 301,166 tonneaux, et les 1,691 navires lancés en 1860 donnaient 316,000 tonneaux. La Grande-Bretagne a un accroissement de 14, 834 tonnes, chiffre bien insignifiant, qui ne fait que corroborer notre dire.

Ce qui est frappant et digne d'être signalé, c'est de voir ce qu'un peuple libre peut enfanter de prodiges en quelques années : je veux parler de la République américaine, fille de la République française. Plus heureuse que sa mère, elle lui a survécu.

La marine marchande des États-Unis avait en 1815 un tonnage qui n'atteignait pas la moitié du tonnage anglais. En 1860 les chiffres des deux nations s'équilibrent à peu près.

La progression du développement commercial et maritime est constante, et par la marche du passé on peut prévoir l'avenir.

En vingt ans, de 1840 à 1860, le commerce de la France a augmenté dans la proportion de.	159	p. 100.
L'Angleterre.	102	—
Les États-Unis.	202	—
La Belgique.	177	—
L'Autriche.	154	—
La Russie.	73	—
La navigation internationale s'est accrue pour la France de.	83	—
L'Angleterre.	161	—
Les États-Unis.	266	—
La Belgique.	188	—
L'Autriche	240	—
Les Pays-Bas.	20	—
La Russie.	141	—

Comme on le voit, il n'y a aucun doute sur l'augmentation

de la navigation. Les transports par mer et le commerce prennent un développement tel que les chiffres seuls peuvent fixer l'esprit.

Le moment est venu d'examiner dans quelles conditions se trouvent placés les transports à voiles et les transports à vapeur.

MARINE A VOILE.

De prime abord il semble que rien n'est plus économique que les transports par voiliers. Cette masse flottante, obéissant à la moindre brise, semble être l'idéal de la simplicité et de l'économie. Ici, pas de charbon, pas de mécanisme, — tandis que la vapeur entraîne avec elle un personnel d'élite, une consommation ruineuse, l'absorption d'une mise de fonds considérable : telle est l'appréciation du vulgaire.

Il n'en est rien cependant.

L'enquête de 1860 démontre par des chiffres aux armateurs voiliers leur impuissance, et les relevés qui y sont annexés établissent que la France, qui possédait, en 1840, 15,511 voiliers, n'en possédait plus, en 1850, que 14,228, et n'en avait, en 1860, que 14,608. C'est-à-dire qu'en vingt ans la France avait vu décroître d'une manière sensible sa marine à voile.

L'Angleterre, quoique n'ayant pas subi la même marche décroissante, a vu, dans la même période, le nombre de ses navires à voiles rester relativement stationnaire ; elle lançait en 1841 1,140 voiliers, et n'en construisait en 1860 que 818.

L'Autriche, y compris Venise et Trieste, possédait en 1839 5,723 voiliers, et en 1849, 6,083, pour retomber, en 1859, à 3,275 navires à voiles.

Ces relevés faits en 1860 furent une révélation accablante pour les armateurs. Désormais la lutte n'était plus égale. Aussi le matériel s'use, mais ne se renouvelle pas ; les voiliers

sont condamnés ; la victoire de la vapeur est incontestable, et, avant peu, un navire à voiles sera regardé comme une curiosité remontant à un autre âge.

Que les pessimistes regardent devant eux ! Méconnaître le progrès, c'est douter de l'avenir, c'est rétrograder. Éveillons-nous ! Les Anglais redoublent d'activité ; ils veulent conserver leur suprématie commerciale dans l'Inde et la Chine : c'est à nous de la leur disputer.

Que la France se dégage des étreintes des protectionistes ; qu'elle abolisse les tarifs des voies fluviales, et, à l'abri d'une liberté commerciale entière, qu'elle lutte avec énergie pour reprendre le rang qui lui revient dans le commerce du monde ; sa position géographique et la production de son sol lui en font une loi.

La liberté seule régénère.

La protection paralyse, amollit et arrête l'initiative et le progrès.

XI

L'AVENIR DU CANAL

— SUITE —

Suez, 9 décembre 1869.

MARINE A VAPEUR.

Nous venons de constater, par des chiffres émanant de l'enquête de 1860, que la marche décroissante de la marine à voile était évidente.

Si nos armateurs avaient été plus clairvoyants, ils auraient tous pressenti cette ère de décadence, et, à l'exemple de nos voisins d'outre-Manche, ils auraient préparé des flottes à vapeur mixtes pour desservir l'extrême Orient au moment de l'ouverture du canal de Suez.

A l'heure présente, l'Angleterre, l'incrédule Angleterre, transforme ses navires à la hâte, met en chantier de nombreux vaisseaux d'un modèle spécial, pour faire la navigation des Indes et de la mer Rouge.

En négociants habiles, ils ont feint de ne pas croire au canal de Suez. Cette indifférence apparente pouvait ruiner l'œuvre, et cette ruine était le succès de leur commerce, qui, concentré dans leurs mains, nous en fait les tributaires. Tout

retard, tout ajournement de la grande entreprise protégeait d'autant leur grande prospérité et leur prépondérance commerciale dans l'Asie.

Mais aujourd'hui que, grâce à notre argent et à celui de l'Égypte, l'isthme est percé, ils comprennent que la France, l'Italie, l'Autriche, la Russie et l'Espagne, ne sont plus qu'à 2,300 lieues des Indes, et que si la découverte du cap de Bonne-Espérance fit jadis abandonner le transit par l'Égypte, le canal de Suez fera aujourd'hui, à son tour, abandonner la route du Cap.

Ils comprennent que par le passage de l'isthme, sans avoir comme eux 25,663 navires jaugeant 4,240,360 tonnes, nous pouvons, grâce à la vapeur et eu égard à notre situation géographique, parcourir souvent et rapidement la route de l'Asie.

Ils comprennent aussi, que non-seulement la France peut devenir une grande puissance maritime commerciale, mais que tous les autres États ayant *vue* sur la Méditerranée voudront, à leur tour, participer au transit de l'extrême Orient.

Bien que la question du traité de commerce semble ne devoir toucher en rien cette étude sur l'isthme, il y aurait injustice à nier son influence sur les progrès commerciaux accomplis depuis 1860, et les chiffres qui vont suivre en feront une démonstration évidente.

Qu'était notre commerce intérieur et extérieur sous le régime des protectionistes?

Le voici :

COMMERCE GÉNÉRAL.

Je ne parlerai pas de 1815 ; à ce moment tout commerce était anéanti ; nous ne consommions que de la poudre, des fusils et des hommes.

En 1827, malgré la paix que donna la Restauration, le commerce général n'atteint pas un milliard.

La protection était alors cependant dans toute sa force.

En 1835, le total des exportations et importations réunies par terre et par mer s'élevait à.	1,595,000,000
En 1845.	2,227,000,000
En 1855.	4,027,000,000
En 1865.	7,614,000,000

COMMERCE MARITIME.

En 1860, le commerce maritime proprement dit était de.			4,119,000,000
En 1864.			5,137,000,000
En 1866.	Importations. . . .	2,950,000,000	6,341,190,000
	Exportations. . . .	3,390,528,000	

L'augmentation des importations en 1865 et 1866 est donc de 12 p. 100; celle des exportations, de 10 p. 100.

La ville de Marseille offre un exemple frappant de la progression du commerce général :

En 1859, le trafic des ports était de.	3,074,758 tonnes.
En 1862.	5,473,000 —
En 1868.	5,000,000 —

LA MARINE A VAPEUR.

Si, ainsi que nous l'avons dit, la marine à voile s'amoindrit chaque année, elle n'a fait que subir la loi de son temps; heureusement pour nous et pour l'isthme de Suez qu'il n'en a pas été de même de la marine à vapeur.

On peut dire que, quoique née d'hier, elle se développe rapidement, sous l'action d'une libre concurrence.

Mais ne croyez pas que la France seule ait profité de cette ère de liberté; toutes les puissances suivent cette impulsion. Cette admirable invention a mis Brest, Saint-Nazaire et Bor-

deaux à dix jours de distance de New-York ; et aujourd'hui, aidée par le percement de l'isthme, la France n'est plus qu'à vingt-trois jours de Bombay.

La marine à vapeur de la France était représentée :

En 1840, par 89 navires, ayant un tonnage de 9,535 tonnes :

En 1850, par 126 navires ayant un tonnage de 13,925 tonnes ;

En 1860, par 324 navires, ayant un tonnage de 65,000 tonnes;

Soit un accroissement de 613 p. 100.

La marine à vapeur de l'Angleterre s'est accrue dans les proportions suivantes :

En 1840 elle possédait 771 navires, jaugeant 87,928 tonnes;

En 1850, elle en possédait 1,185, jaugeant 168,342 tonnes ;

En 1860, 2,000, jaugeant 454,327;

Soit un accroissement en vingt ans de 417 p. 100.

La marine à vapeur de l'Autriche progresse aussi très-rapidement.

En 1840 elle avait 10 navires, jaugeant 2,858 tonnes ;

En 1850 elle en avait 31, jaugeant 12,055 tonnes ;

En 1860, 59, jaugeant 21,338 tonnes ;

Soit un accroissement de 637 p. 100.

Nous avons déjà dit qu'en 1841 l'Angleterre lançait 1,144 navires à voiles, et qu'elle n'en a construit en 1860 que 818. Mais à côté de ce chiffre décroissant, 48 navires à vapeur, jaugeant 11,363 tonneaux, quittaient les chantiers pour prendre la mer. En 1860 elle en construisit 198, jaugeant 53,796 tonneaux.

La marche décroissante de la marine à voile ne se dément

pas, et si, chaque cinq ans, le gouvernement publiait la statistique commerciale, nous pourrions en 1870 vous dire encore quels sont les progrès obtenus. — Sûrement, le chiffre d'absorption de la voile par la vapeur doit être considérable aujourd'hui.

Voici encore quelques détails sur le développement de diverses compagnies qui naviguent plus spécialement dans la Méditerranée.

La Compagnie Péninsulaire, qui, il y a à peine quelques années, ne possédait que 23 navires, jaugeant 35,295 tonneaux, a aujourd'hui 51 bâtiments à vapeur, jaugeant ensemble 83,000 tonnes.

La flotte de la Compagnie des Messageries impériales se compose aujourd'hui de 63 navires.

La navigation à vapeur a pris dans la Méditerranée une importance considérable :

48 navires des Messageries impériales touchent Messine;

Les Compagnies Fraissinet et Valery de Marseille, le Lloyd autrichien, la Compagnie russe, l'Adriatico-Orientale, réunies, possèdent une flotte de plus de cent vaisseaux.

Cela peut donner une idée de l'activité qui règne dans la Méditerranée.

La ville de Marseille, d'après la statistique, avait en 1852 42 bateaux à vapeur; en 1864 ce chiffre s'élevait à 148.

Les avantages commerciaux sont bien quelque chose, mais la vie des marins doit aussi compter. Le progrès n'a pas seulement pour base les améliorations financières, la question humanitaire a aussi ses droits. La dernière statistique des naufrages, publiée par le bureau Véritas, s'élevait :

Pour les navires à voiles, à.	2,581
— à vapeur, à.	165
Total.	2,746

Le nombre des navires perdus corps et biens s'élevait à 183 voiliers et 3 vapeurs.

Pendant la période de 1862 à 1865, 986 navires ont fait naufrage sur les seules côtes de France, dont 31 vapeurs seulement; ces navires étaient montés par 6,328 hommes, et 853 ont péri.

Dans la dernière période quinquennale il s'est perdu 31 navires, dont un vapeur seulement.

Sur 219 navires qui ont perdu leurs marchandises, un seul vapeur y figure.

Comme on le voit, la vapeur, c'est la sécurité pour l'homme et pour la marchandise; c'est la précision dans le commerce. Les opérations peuvent se calculer à l'heure — tandis que le voilier, c'est l'incertitude, l'avarie, le hasard, quand ce n'est pas la mort.

Multiplier nos exemples à l'infini, ce serait dépasser le but.

Cependant, pour que la France ne croie pas avoir atteint la plus grande somme de prospérité nationale, il est bon de lui rappeler :

Que si son commerce maritime a passé, dans une période de six ans, c'est-à-dire de 1860 à 1866, de 4 milliards 119 millions à 6 milliards 341 millions, celui de l'Angleterre, qui était en 1840 de 4 milliards 538 millions, s'est élevé en 1860 à 9 milliards 376 millions. Son tonnage, qui était en 1840 de 9,439,667 tonnes, monte en 1860 à 24,689,292.

Par conséquent, nous avons du chemin à faire pour l'atteindre; Suez nous place dans une position exceptionnelle, profitons-en, et surtout maintenons le traité de commerce ; revenir aujourd'hui à la protection, ce serait un recul fatal, qui étoufferait la poule dans son œuf et nous ferait rétrograder de dix ans en un jour.

Arrivons à la question pratique, et déterminons les avantages de la route de Suez.

Notre but est de rendre palpable ce qui est l'évidence pour nous, ou, si nous n'y parvenons pas, de mettre sous les yeux du lecteur des éléments qui détermineront ses convictions.

Pour nous en rendre bien compte, établissons ensemble les frais d'un voyage de Marseille à Bombay, et, pour opérer sur une base certaine, puisons nos documents dans les discours du célèbre ministre protectioniste, M. Thiers.

Il disait à la Chambre, en avril 1866, qu'un bâtiment de 500 tonneaux de jauge, pouvant porter 700 tonneaux de marchandises, coûtait 200,000 fr., soit 400 fr. la tonne.

Et il établissait le décompte suivant :

Intérêt de 200,000 fr. à 5 p. 100.	10,000 fr.
Amortissement à 8 p. 100.	16,000
Assurances, soit 7 p. 100.	14,000
Frais de l'équipage, 17 hommes.	15,000
Pour les gages.	12,000
Frais de port de diverse nature.	13,000
Total général.	80,000 fr.

Ce navire, ajoutait M. Thiers, pour 80,000 francs ira deux fois aux Antilles ou une fois dans l'Inde.

Supposons, ajoute-t-il, que le navire fasse ce qu'on appelle « un voyage lucratif, » sans avarie, sans retard, sans défaut de fret, c'est-à-dire un voyage réussi ; qu'il obtienne pour Bombay un fret à fr. 40

Qu'il aille charger du riz sur la côte de Coromandel pour rapporter à Bourbon au fret de. 50

Qu'à Bourbon il trouve pour France un fret avantageux, soit à fr. 80

Total. . . . . 170 fr.

Sur 700 tonnes, il aura donc obtenu un produit de.	119,000 fr.
avec 80,000 fr. de dépenses; ci. . . .	80,000
Bénéfice.	39,000 fr.

Mais voyons le revers de la médaille.

M. Thiers disait: En mauvaise année, en admettant que ce navire ne perde pas un instant, qu'aucune avarie ne se produise, il est fort possible qu'il ne trouve qu'un fret de 90 fr. pour l'aller et le retour, soit alors sur 700 tonneaux 63,000 fr.; dans ce cas, c'est un déficit de 17,000 fr. par voyage.

Il est facile d'apprécier ce que devient la fortune d'un armateur avec un commerce qui a pour base autant d'inconnu que d'incertitude.

Voyons ce qu'on peut espérer de la vapeur faisant la même route :

Nous prendrons pour exemple un navire de 1,000 tonneaux, car il faut au moins cette capacité à un vapeur pour naviguer dans de bonnes conditions.

Le navire à vapeur mixte, d'une force de 100 chevaux, coûtera 600 francs la tonne, soit.		600,000 fr.
Il aura une durée de vingt ans.		
Intérêts à 5 p. 100.	30,000 fr.	
Amortissement.	30,000	
Assurance 4 p. 100	24,000	
Frais d'entretien, de réparation, etc., 5 p. 100.	30,000	
Frais divers de port, d'ancrage, d'entrées et de sorties de diverses natures. . .	10,000	
Frais d'équipage, 22 hommes.	40,000	
Total	168,000 fr.	168,000
Consommation de charbon à 60 fr. la tonne, en admettant 3 kilogr. par cheval de force et par heure de marche.		84,000

Passage dans le canal, à 10 francs la tonne, sur 6,000 tonnes, soit *trois voyages par an*	60,000
Total de la dépense annuelle. . .	312,000 fr.

Si maintenant nous appliquons le prix de 90 fr., fixé par M. Thiers, pour le fret de France à Bombay, au tonnage transporté par chacun des deux navires, on trouvera que le vapeur a produit 540,000 francs, contre 312,000 francs de dépense, tandis que le voilier, en suivant la route du Cap, aura perdu 17,000 francs.

Pour obtenir les calculs comparatifs d'un service de navire à voiles par le Cap, à destination de Bombay, et d'un bateau à vapeur passant par l'isthme, nous avons admis que les navires qui font le service de Marseille à Bombay tiennent la mer 200 jours par an. Les 165 jours qui restent sont consacrés aux réparations, passages au bassin, chargements et déchargements. Or 62 jours suffisent pour le voyage, aller et retour.

Un navire peut donc faire quatre et même cinq voyages par an, à supposer qu'il file 7 nœuds et demi et fasse escale 72 heures, bien que nous n'ayons pris que le chiffre de trois voyages par an comme moyenne.

En ce qui concerne le tonnage exporté ou importé, le navire qui nous sert de type porte 1,200 tonnes : là encore nos calculs ne sont établis que sur 1,000 tonnes. Quand les nouvelles machines des bâtiments mixtes, dites combinées, seront plus généralement employées, on obtiendra des résultats autrement surprenants par la seule économie du charbon.

Ce système consiste à introduire la vapeur à haute pression, c'est-à-dire cinq atmosphères, dans un petit cylindre, la faire détendre dans un deuxième ayant environ deux fois le diamètre du premier.

Les dernières machines qui ont été faites en Angleterre ne consomment qu'un kilogramme et demi de charbon par force de *cheval et par heure*.

On se sert aussi avec succès des condenseurs *à surface*. Cela permet de chauffer avec de l'eau douce, et, comme elle ne dépose presque pas, il s'ensuit que l'eau est toujours en contact, tant avec les surfaces de chauffe directes, qu'avec celles des tubes, ce qui détermine une ébullition plus prompte, par suite une plus grande quantité de vapeur. L'eau de mer, au contraire, forme dans les chaudières, sur les tubes surtout, d'énormes dépôts de *sels calcaires*.

Pour éviter que ces dépôts soient trop considérables, les chaudières sont munies de tuyaux dits d'*extraction*, continuellement ouverts à la mer.

On comprend facilement que cette eau, presque en ébullition, prête à être transformée en vapeur, étant jetée à la mer, crée une déperdition de vapeur, par suite une dépense de charbon très-considérable, tandis que les nouveaux condenseurs suppriment les extractions d'une manière complète. C'est la condamnation de l'ancien système; le progrès s'impose, et dans quelques mois la pratique la plus étendue en aura consacré les effets. Nonobstant cela, nous n'avons pas voulu être traité d'optimiste. Nous aurions pu pour la consommation de charbon, profiter des systèmes que nous venons de décrire et réduire considérablement nos évaluations; mais nous avons suivi les vieux errements en comptant 3 kilogr. de charbon par force de cheval, chiffre suffisant pour faire sept nœuds et demi à l'heure. Cette vitesse est la seule rationnelle pour opérer les transports dans des conditions économiques.

Il en est des transports par vapeur comme des transports par chemin de fer : la vitesse est toujours obtenue au détriment de la force et de la consommation.

Une locomotive qui marche à 25 kilomètres à l'heure peut remorquer de 20 à 25 voitures de marchandises.

A 40 kilomètres elle ne remorque plus que 15 voitures, en dépensant le double.

A 60 kilomètres (train rapide) elle remorque 5 ou 6 voitures de voyageurs, en dépensant le triple.

Il y a donc un terme moyen rémunérateur à chercher dans l'application de la vapeur en mer. Ce terme moyen est à notre avis une vitesse de 7 à 8 nœuds. En supposant que 100 représente la dépense d'un navire à vapeur marchant à 7 nœuds et demi, 10 nœuds représenteront une dépense de 150 p. 100, et 13 nœuds 200 p. 100.

Si la navigation qui ne transporte pas les voyageurs *par train express*, se tient dans les limites que nous lui indiquons, c'en est fait de la marine à voile.

Lorsque nous avons publié, dans *la Liberté*, nos articles sur l'isthme de Suez, plusieurs personnes nous ont écrit des lettres fort intéressantes. Nous en avons reçu, entre autres, une datée de la Rochelle qui est pleine d'intérêt L'auteur, tout en déclarant que nous n'insistions pas assez sur la question de la marine à vapeur, ne fait que donner plus de force à nos derniers articles, dont M. Cador ignorait l'existence au moment où il écrivait. Son nom fait autorité en matière économique et technique; nous ne résistons pas au plaisir de publier sa lettre:

La Rochelle, 11 janvier 1870.

« Mon cher monsieur Borde,

« Dans l'étude très-remarquable sur l'isthme de Suez que vous publiez dans *la Liberté* (étude que je vous prie de m'adresser dès qu'elle paraîtra en brochure), vous n'insistez pas assez, selon moi, sur la prépondérance absolue réservée à la marine à vapeur. Il est cependant pro-

bable que, avant dix ans, la marine marchande à vapeur aura presque partout supplanté la marine marchande à voile. Cette transformation, qui repose sur des données économiques exactes, comme toutes les choses qui ont leur raison d'être, s'imposera au trafic maritime du monde entier. Ces trois données principales sont : 1° la rapidité des voyages; 2° leur fréquence; 3° la ponctualité de l'arrivée et du départ.

« Maritimement et commercialement, tout l'avenir et le succès de la transformation est là.

« La *rapidité*, c'est l'outillage maritime donnant économiquement tout ce qu'il peut produire de travail utile ; c'est le maximum des bénéfices possibles venant diminuer les frais généraux, décroissant en raison directe de la multiplicité des services rendus.

« La *fréquence* regarde plus le commerce que la navigation, bien que les intéressant l'un et l'autre. La fréquence dans l'arrivée et le départ des marchandises exige un moins grand capital engagé ; pouvant se renouveler souvent, les approvisionnements diminuent en raison directe de la facilité de pourvoir aux besoins courants et immédiats. Moins d'argent engagé, le chiffre d'affaires étant le même, plus de bénéfices réalisés, ou, avec le même capital, une grande extension des opérations commerciales.

« La *ponctualité* n'est pas une condition moins importante que les deux précédentes ; c'est le corollaire obligé de la rapidité et de la fréquence. Il ne suffit pas que la marchandise arrive vite, souvent il faut encore qu'elle parvienne à destination à heure fixe, parce que la régularité de la livraison a été basée non-seulement sur la rapidité et la fréquence, mais aussi sur la ponctualité.

« Or, les trois conditions que je viens d'indiquer ne peuvent se réaliser que par la transformation de la marine à voile en marine à vapeur.

« Dans la pratique, en chiffrant ce raisonnement, voici ce qui arrive : prenons, par exemple, deux navires, l'un à voiles, l'autre à vapeur, ayant le même tonnage et effectuant le même voyage. En suivant la proportion consacrée dans tous les ports par l'expérience, le navire à voiles fera huit voyages par an pendant que le navire à vapeur en effectuera quarante. (Ici c'est 42 à 44.) Le prix du fret étant, à cause de la concurrence, *exactement le même*, il en résulte que pendant que le navire à voiles produira 8, le navire à vapeur donnera 40, c'est-à-dire cinq fois plus, puisque le prix du service rendu est forcément le même. L'avantage est donc à la vapeur, au grand profit de la navigation, du commerce et de la sécurité des voyages.

« Nous avons ici avec l'Angleterre de très-grosses opérations de char-

bon, basées sur la substitution des navires à vapeur aux navires à voiles, et qui donnent de très-grands bénéfices. Si, comme je l'espère, je parviens à vous attirer dans notre port, je vous ferai toucher du doigt cette question, qui ne fait plus chez nous l'ombre d'un doute pour personne. Aussi voyons-nous arriver à la Rochelle, avec une régularité de chronomètre, des navires de 1,000 tonnes jetant leur cargaison à terre, et prenant chargement en *cinquante heures*. Avant peu, pour nos relations avec Bordeaux et l'Angleterre, il n'y aura plus que des navires à vapeur ; les autres ne couvrent pas leurs frais.

« En vous renouvelant mes compliments sur le beau travail que vous publiez en ce moment,

« Recevez, etc. « L. Cador. »

XII

DU TONNAGE

Suez, 9 décembre 1869.

Après avoir démontré quelle est l'importance de la marine à vapeur et ses avantages sur la voile, il s'agit de déterminer le tonnage probable du canal.

Si, avant d'en arriver aux recettes productives, nous avons été long, on comprendra que la question, vu son importance, devait passer par toutes les phases d'une étude sérieuse, et encore, pour atteindre promptement le but, avons-nous négligé la coupe géologique de l'isthme.

Pour établir le tonnage probable du canal de Suez, ainsi que pour déterminer l'importance du commerce entre l'Orient et l'Occident, on nous permettra de produire encore quelques chiffres.

Après avoir consulté les travaux de la commission hollandaise chargée par le roi des Pays-Bas d'étudier les avantages que créerait au monde le canal de Suez ; après avoir consulté les annales du commerce extérieur publiées par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics de France, il est constaté que le mouvement maritime et com-

mercial entre l'Europe et l'Asie par le cap de Bonne-Espérance était en 1853 de 2,280,924 tonnes.

Ce chiffre remonte à une époque déjà reculée et ne comprend pas les transactions des mers orientales opérées par les nombreux navires à vapeur qui relient l'Inde à l'Europe et à l'Amérique, le trafic entre l'Europe et l'Asie par le chemin de fer égyptien, ni celui entre la Perse, l'Inde et l'Europe, qui s'opère par les caravanes.

On pense que si la statistique de toutes ces voies dérivatives se trouvait chiffrée, le tonnage général à ce jour triplerait, et les 2,280,924 tonnes reconnues en 1863 s'élèveraient à 6,842,772 tonnes.

La Compagnie, pour établir le mouvement commercial de l'isthme, a procédé de la manière suivante :

Elle a pris sur les documents officiels le mouvement total de la navigation entre les ports d'Europe, d'Asie et d'Amérique, que l'isthme de Suez doit favoriser :

Pour la France.	443,132 tonnes.
— l'Angleterre	3,455,026 —
— la Belgique.	56,000 —
— la Hollande.	800,000 —
— Brême	60,000 —
— Hambourg.	55,000 —
— l'Espagne.	20,000 —
— l'Allemagne, l'Italie et le Portugal. . . .	195,000 —
Total	5,084,158 tonnes.
Manquant de documents officiels pour les États-Unis, sur l'Atlantique et dans les ports asiatiques, on a procédé par une évaluation approximative, basée sur des états d'exportation et d'importation détaillés ; ces évaluations nous ont paru se rapprocher de la vérité.	600,000 —
On ajoute encore pour les transports militaires	

(troupes et approvisionnements) de la France et de l'Angleterre pour les Indes, la Chine, la Cochinchine, Maurice et la Réunion.	200,000 —
Total	5,884,158 tonnes.

Ce chiffre, comme on le voit, se rapproche de l'évaluation du rédacteur des *Annales du commerce* et du directeur des travaux publics, remontant à 1853.

La Compagnie, pour aller plus loin, fait le compte suivant :

Le chiffre de 5,884,158 tonnes est le résultat du tonnage jaugé. Le tonnage effectif étant *au minimum* de 25 p. 100 supérieur au tonnage jaugé, ces 5,884,158 tonnes représentent réellement un mouvement maritime pour 1866 de 7,250,000 tonnes.

Tel est le système suivi par Marius Fontane dans son étude sur la marine marchande.

D'autre part, ces chiffres se trouvent contrôlés dans un travail publié le 31 mars 1868 par M. Marteau, sur l'état du mouvement maritime qui s'opère entre l'Europe, l'Amérique et l'extrême Orient.

M. Marteau constate un mouvement de 7,300,000 tonnes pour les objets en provenance de l'Europe, de l'Amérique, en destination des Indes orientales, Java, îles de la Sonde, Chine, Japon ; mer Rouge, côtes d'Afrique, Australie, Nouvelle-Zélande, extrême Orient, et un mouvement commercial de 4 milliards de francs.

Les évaluations de M. Fontane, chef de service de l'exploitation de l'isthme de Suez, à Paris, ne s'arrêtent pas aux 7,260,000 tonneaux indiqués ci-dessus ; il estime le tonnage général à 11,032,796. L'avenir lui donnera probablement raison ; nous signalons simplement le fait pour qu'on ne prenne pas pour acquit ce qui est à acquérir.

Par suite d'observations parfaitement déduites, M. Fontane, comme la commission hollandaise, n'ayant de documents officiels qu'à des époques quinquennales ou décennales, 1865 par exemple, a étudié les progressions commerciales des périodes antérieures pour fixer, par exemple, le mouvement commercial de 1870, et, grâce à ce mouvement ascensionnel, le total, dit-il, de la jauge officielle est pour 1870 de. . . . . 8,826,237 tonnes

En ajoutant à ce chiffre 25 p. 100 pour la différence qui existe entre la jauge réelle, il obtient un tonnage de. . . . 11,032,796 —

Telle est donc la base principale des produits sur lesquels les actionnaires de la Compagnie du Canal doivent compter.

Il faut encore, d'après lui, tenir compte de 151,787 voyageurs qui passeront en transit par l'Égypte en 1870, payant chacun le prix d'une tonne. . . 151,787 —

Total du mouvement général maritime. . . . . 11,184,583 tonnes

Ces chiffres constituent une recette annuelle pour la Compagnie d'environ 111,184,583 francs.

D'autre part, la Compagnie, tout en usant d'une certaine réserve, a déclaré, dans la séance du 2 août dernier, que le chiffre de 6 millions de tonnes admis dans le précédent rapport serait un bien faible minimum pour la navigation de toutes les marines du monde par le canal.

« Nous le maintenons toutefois, dit M. le rapporteur, car la certitude d'une recette brute de 60 millions de francs dépasse encore de beaucoup les revenus annoncés au début de l'entreprise. »

Ce sont ces évaluations qui ont été tant discutées et si diversement interprétées.

Voici notre opinion :

Nous pensons que quand on a suivi, comme nous et comme vous, lecteur, toutes les progressions commerciales que nous vous avons soumises, remontant à 1815 et finissant en 1866, l'avenir réservé au commerce de l'extrême Orient paraît devoir être immense. Nos relations se multiplient rapidement ; elles vont progresser dans des proportions que nul ne peut prévoir.

Mais encore faut-il plus d'un jour pour créer et établir ces relations, et, malgré que les capitaux français restent engagés pour 242 millions de francs, — y compris les bons de délégation, — dans une œuvre qui en a coûté à ce jour 451 millions; malgré, dis-je, la grande confiance justement méritée qu'a inspirée M. de Lesseps, confiance dont l'histoire offre peu d'exemples, le commerce français n'est pas près de profiter dans une large mesure des avantages du canal.

Si le public s'est associé à l'œuvre gigantesque et civilisatrice de M. de Lesseps, l'armateur, il faut bien le dire, s'est borné à observer.

Le capital maritime a douté.

L'Angleterre, mue par un sentiment d'égoïsme, ne s'est éveillée que le jour où ses vaisseaux ont passé de la Méditerranée à la mer Rouge. Alors la réalité s'est dressée devant elle, et elle a mis en chantier de nouveaux vaisseaux, dirigé tous ses steamers chargés vers la mer Rouge, pour ne pas perdre sa suprématie commerciale dans l'Inde.

Malgré que les importations et les exportations de l'empire chinois, qui étaient en 1855 de 281 millions, se soient élevées à 1 milliard 120 millions de francs en 1868 ;

Malgré que le nombre de navires à l'entrée et à la sortie ait

été en 1855 de 1,527, jaugeant 529,222 tonneaux, et qu'en 1868 ce nombre se soit élevé à 14,075, jaugeant 6,418,503 tonnes ;

Malgré que Marseille ait un tonnage de 5 millions, Liverpool de 6 millions, les Dardanelles de 6 millions, nous n'admettons pas que, pour la première année d'exploitation du 1er décembre 1869 au 1er décembre 1870, le canal puisse percevoir et recevoir plus de 1 million de tonnes, soit 10 *millions de revenu ;*

Pour la deuxième année, 2 millions de tonneaux, soit 20 *millions de francs ;*

Pour la troisième année, 3 millions de tonnes, soit 30 *millions de revenu.*

Notre opinion se forme sur ce que les statistiques les mieux faites, celle de la France par exemple, offrent bien des mécomptes. La douane, comptant la jauge du navire à l'entrée et à la sortie, fait souvent figurer sur ses registres des tonneaux qui ne sont que nominaux et non représentés par les marchandises effectives. — M. Pouyer-Quertier en a fourni en 1869 des exemples à la Chambre.

Aussi ne tenons-nous qu'un compte modéré des calculs qui élèvent le tonnage de l'Occident à l'extrême Orient à 11 millions de tonneaux. Nous admettons volontiers le chiffre de 6 millions comme indiscutable; nous admettons volontiers encore que dans trois ans le passage du Cap aura perdu 50 p. 100 et que l'isthme aura déjà attiré vers lui la moitié du commerce des Indes.

Pourquoi se faire illusion? Malgré la diminution et l'absorption de la marine à voile par la vapeur, il faut bien supposer que les 24,000 navires à voile de l'Angleterre et les 14,000 de la marine française, ne disparaîtront pas dans un jour. Le matériel ne se renouvellera pas, c'est vrai, mais les

armateurs l'useront, et pendant les trois premières années ils prendront pour les Indes, aller et retour, le fret *à tout prix*.

Dans une situation semblable, que l'actionnaire ne se décourage pas ; il y a un terme moyen à prendre.

Le canal est navigable aujourd'hui pour les bateaux calant $5^m,50$; dans trois mois les fonds auront de $7^m,50$ à 8 mètres partout, et les navires de tout tonnage pourront y passer.

L'élargissement, bien qu'indispensable dès que la navigation deviendra active, peut encore rester un an dans la situation présente.

Dès la première année le service des obligations pourra être fait par le produit du canal ; dès la deuxième, l'actionnaire recevra un dividende ; dès la troisième, les Suez auront 5 p. 100 du capital.

Quant aux années suivantes, leur position ne pourra que s'améliorer, et, sans prophétiser, on peut dire qu'il est réservé aux titres de Suez un bel avenir.

XIII

LES CHARBONS PAR LE CANAL DE SUEZ

Paris, 18 janvier 1870.

Dans les chapitres précédents nous avons étudié avec impartialité le produit probable du canal maritime de l'isthme de Suez ; si les résultats dépassent nos prévisions personne n'en sera plus heureux que nous. Sans dissimulation nous désirons le succès de cette grande œuvre, car son succès est une révolution économique et commerciale considérable.

La Compagnie nous permettra encore une observation.

M. de Lesseps doit être libre-échangiste. Ses publications le prouvent : on sent, en le lisant, qu'un souffle de liberté domine sa pensée. A ce titre il doit avoir, sinon l'horreur du tarif, du moins le désir d'y voir opérer de justes réductions.

Mais, concessionnaire du canal maritime, il doit avant tout faire prospérer l'entreprise et obtenir pour ses mandataires les plus larges produits. *Nous ne nions ni ce fait ni ce devoir*. Seulement, en matière de tarif comme en toute chose, il y a une limite qu'on ne doit pas dépasser, sous peine d'affamer celui qu'on croit alimenter.

Si la tonne de marchandises payait 20 ou 30 fr. pour tra-

verser l'isthme, personne ne passerait dans le canal, et la route du Cap reprendrait son ancienne activité.

Dix francs, dit-on, est un chiffre d'équilibre et avantageux à la fois pour la Compagnie et le commerce.

Nous admettons que si le commerce veut une route plus courte pour l'extrême Orient, il est juste qu'il en supporte les frais.

Mais au moment où le libre échange devient une nécessité de notre temps ; au moment où nous demandons d'abaisser les barrières aux frontières et leur anéantissement aux portes de nos villes, ne peut-on pas dire que l'impôt de 10 fr. sur la tonne de charbon est un prix excessif[1] ?

Le charbon n'est-il pas un objet de première nécessité pour la vapeur?

La vapeur n'est-elle pas le moteur indispensable pour la marine, et cette marine n'est-elle pas la prospérité de la Compagnie du canal de Suez?

Le charbon n'est-il pas, au même degré, pour le navire, ce que le pain est pour l'homme?

Quand on frappe les farines et objets de première nécessité d'impôts très-élevés, n'est-ce pas la production qu'on atteint tout entière? Si l'on poussait cette taxe jusqu'à l'absurde, on affamerait le producteur, ou la production s'arrêterait, et l'équilibre serait rompu.

Le prix excessif du charbon, si on n'y prend garde, peut

[1] Bien que le texte de la concession autorise un tarif de 10 fr. la tonne, c'est la jauge officielle du navire, et non la quantité de marchandises contenue qui sert de base à la perception.

On sait qu'un navire, selon son emménagement, porte un quart ou un cinquième en plus de la jauge officielle.

Dans le cas où le navire est bondé de marchandises, il diminue ses frais de péage. Dans le cas contraire il grève la marchandise, qui paye alors plus de 10 fr. la tonne.

produire, sinon en totalité, du moins en partie, les effets désastreux que nous signalons.

La tonne de charbon coûtait, avant le canal, 90 et 100 fr. à Suez; depuis son établissement, ces prix sont descendus au-dessous de 60 fr. ; c'est un progrès, mais ce n'est pas suffisant ; ces prix sont encore énormes, il faut que l'échelle s'abaisse. Pour cela, il est utile que la Compagnie prenne une résolution radicale : ou que les charbons passent librement le canal, ou qu'on en réduise le tarif à 5 fr. la tonne, et même moins si c'est possible.

Une des conditions premières de la prospérité de la Compagnie du Canal maritime, c'est d'avoir du charbon à bon marché, devrait-elle faire elle-même l'entreprise et la fourniture des houilles de Messine à Aden. Il faut que le charbon soit livré à un prix moyen de 40 francs à Suez et Port-Saïd, et 50 francs à Aden. Si la tonne paye 10 francs pour le passage de l'isthme, on laisse subsister entre les côtes anglaises et Aden, par le Cap, la concurrence pour les voiliers, concurrence qu'il faut tendre à détruire si on veut attirer sur le canal tout le trafic de l'Orient, car le voilier qui ira à Aden par le Cap prendra en retour, sur les côtes, une marchandise qui aurait passée par le canal.

Demander, nous dira-t-on, un sacrifice à une industrie qui commence, c'est de l'impatience. Pour répondre à cette objection, qui paraît tout d'abord rationnelle, nous allons donner quelques chiffres et examiner l'importance de cette perte.

Il a été admis dans le cours de notre publication qu'un navire mixte de 1,000 tonneaux pouvait faire quatre et même cinq voyages entre Marseille et Bombay. Mais pour établir une moyenne plus générale, disons qu'un navire faisant route de l'Occident à l'Orient, accomplira trois voyages par an, tiendra la mer 250 jours et consommera 2,000 tonnes de charbon,

qui, à 60 francs, établissent une dépense de 120,000 francs par chaque navire.

En prenant pour base d'appréciation les 3 millions de tonnes, chiffre suffisant pour parer à toutes les charges présentes et futures de l'œuvre, il faudra que 500 navires de 1,000 tonneaux, faisant trois voyages par an, passent le canal six fois, soit un mouvement moyen de 8 navires par jour, et que chaque bateau exporte ou importe par année 6,000 tonnes pour obtenir à la troisième année les 3,000,000 de tonnes présumées possibles. Chacun de ces navires consommera 2,000 tonnes par an, soit 1,000,000 de tonnes pour le trafic général de l'Occident à l'Orient.

Il faut admettre que le premier tiers de la route se fera avec les charbons à bas prix pris en Europe; le deuxième tiers, avec des charbons pris dans l'Inde et la Chine, et le dernier tiers, avec des charbons européens passant par le canal. — Ce tiers représente donc 333,000 tonnes.

Si on fait subir à ces 333,000 tonnes 50 p. 100 de réduction, cela constitue une perte de 1,665,000 francs pour le canal.

Quelque dure que soit cette concession, il faut qu'on l'accorde, et il sera encore utile d'admettre en franchise au retour le navire qui, d'Europe, transportera des charbons à Suez et à Aden, et qui reviendra sur lest.

Tout le monde sait qu'Aden n'offre pas de ressources commerciales et que le plus souvent, pour avoir un fret de retour, le bâtiment sera obligé d'aller dans l'Inde; il nous semble que si la Compagnie admettait ce principe, des services réguliers de charbonniers pourraient s'établir entre les côtes de Provence et la mer Rouge, et l'Angleterre elle-même nous donnerait l'exemple.

Pour obtenir du charbon dans la mer Rouge à 50 francs il faut que le fret d'Angleterre à Aden ne dépasse pas 38 francs.

Si le passage du canal absorbe 20 francs par tonne au charbonnier qui reviendra sur lest, il ne restera que 18 francs de fret pour l'armateur, ce qui est dérisoire.

S'il s'agit des côtes de France, c'est encore plus grave ; il faut prélever, dès que le canal Saint-Louis permettra les réductions de transports sur le Rhône :

Pour le charbon sous vergue.	20 fr.
Pour le tarif du canal de Suez	20
Total des frais.	40 fr.

Reste pour fret, 10 francs.

Non-seulement, sans réduction de tarif l'opération est impossible pour les charbons anglais, mais les charbonnages du midi de la France seraient encore placés dans des conditions d'infériorité relativement désastreuses.

A notre avis, la Compagnie ne fera qu'un sacrifice apparent en perdant 1,665,000 francs, et ce n'est qu'à ce prix que Suez et Aden deviendront les grands dépôts et les grands marchés de charbon de la mer Rouge et de l'Inde. Il faut que les bateaux à vapeur fassent, dès le début, des voyages productifs, c'est le seul moyen de fermer la route du Cap et d'assurer au canal de Suez une prospérité certaine.

XIV

LE CONCOURS DE L'ÉGYPTE

Paris, 20 janvier 1870.

Après avoir accordé à M. de Lesseps la part de mérite qui lui revient dans le percement de l'isthme de Suez, il ne serait pas juste d'oublier le concours moral et matériel que l'Égypte n'a cessé de donner à la Compagnie universelle et au canal maritime lui-même.

Quels que fussent le courage et la hardiesse de M. de Lesseps, il ne pouvait, à lui seul, vaincre le désert, la faiblesse de la Porte et les entraves de l'Angleterre.

A l'Égypte et à la France revient donc l'honneur d'avoir porté le drapeau de la civilisation dans cette conquête de l'intelligence sur la nature.

Les sacrifices de l'Égypte ne sont pas moins grands que ceux de la France; on en jugera par les détails suivants :

Dépenses générales du canal de Suez.		451,656,661 10
Par la France :		
En actions.	112,000,000	
En obligations.	100,000,000	
Total.	212,000,000	212,000,000 »

Par le vice-roi :

En actions.	88,000,000	
Sentence arbitrale (indemnité). .	84,000,000	
Convention du 23 août 1869. . .	30,000,000	
Total des sommes directement payées par le vice-roi à la Compagnie.	202,000,000	202,000,000f »
Total des sommes reçues de l'Égypte et de la France.		414,000,000 »
Recettes diverses, intérêts d'argent, etc., etc., portées pour balance de compte.		37,656,661f 10
Total de la dépense générale. . .		451,656,661f 10

Comme on le voit, sur 414 millions, 212 millions ont été fournis par la France, 202 millions par le khédive (chiffres officiels), ci.		202,000,000 »
Mais il faut ajouter à cette somme ce qui a été dépensé indirectement par l'Égypte pour le canal et ses dépendances.		
Bons de délégation pour dépenses diverses, travaux de digues et de port à Suez.		12,000,000 »
Travaux de canal d'eau douce, comptés dans l'avant-projet de 200 millions comme devant être exécutés par la Compagnie, et payés par le vice-roi.		35,000,000 »
Total.		249,000,000 »
Pour faire face à ces énormes sommes, le gouvernement égyptien a payé, pour le service des intérêts des bons du Trésor, émis à 12 p. 100 et quelquefois 14, ci.	89,640,000	
Frais de commissions de toute nature pour le placement desdits bons (environ)	10,360,000	
Total	100,000,000	100,000,000 »
Total des sommes payées par l'Égypte. . .		349,000,000 »

Si de ce chiffre on *déduit* les 202 *millions* figurant déjà dans les 451 millions que coûta le canal proprement dit.	202,000,000	»
Il reste à ajouter aux dépenses générales.	147,000,000	»
Dépenses générales du canal. . .	451,000,000	»
Ces chiffres, ainsi groupés, élèvent les dépenses totales de toute nature, directes ou indirectes, pour l'œuvre du canal et ses dépendances, à. .	598,000,000	»

Certes ce n'est pas nous qui défendrons les budgets des États orientaux ni l'usage que les souverains en font ; mais quand on voit de près les dépenses de l'Égypte, on est étonné qu'un gouvernement, qui ne possède pas 4 millions d'âmes puisse, avec ses seules ressources, suffire aux grandes améliorations que le khédive a entreprises.

L'isthme a absorbé à ce pays, tant directement qu'indirectement, 349 millions de francs, et les engagements contractés par le vice-roi ont toujours été tenus par anticipation. En voici des exemples :

Les 84 millions provenant de la sentence impériale devaient être payés par annuités, et échelonnés de 1864 à 1879.

Au 1er janvier 1870, le payement intégral de 84 millions était effectué.

Le vice-roi souscrit un jour, pour faciliter le percement de l'isthme, 176,000 actions, avec faculté de les payer de 1868 à 1876.

En 1869, les 88 millions étaient dans les caisses de la Compagnie.

Une convention intervient, le 30 avril 1869, entre M. de Lesseps et le khédive : il s'agit de reprendre des carrières, des propriétés qui, quoique ayant peu coûté, sont revendues bien cher : le vice-roi paye cette rétrocession 30 millions, et, pour se libérer, il détache les coupons de 176,000 actions et

les dépose dans les caisses de la Compagnie, avec tous les droits qui s'y rattachent.

Ce dernier contrat a permis à la Compagnie de placer les 30 millions de bons de délégations.

S'agit-il de terminer le canal d'eau douce et ses dérivations, 35 millions sont immédiatement dépensés par le vice-roi.

Ne faut-il pas comprendre aussi au nombre des charges que la construction du canal a créées à l'Égypte les 30,000 fellahs fournis par le vice-roi pendant une période assez longue ?

On nous objectera que la Compagnie payait le fellah ou l'Arabe, 40, 50 et même 60 centimes par journée de travail.

Mais on ignore que, tout calcul fait des frais de nourriture et de route supportés par l'Égyptien pour se rendre des bords du Nil au désert, chaque homme ne gagnait pas 20 centimes en moyenne, ce qui constituait un déficit assez considérable pour le gouvernement, car il fallait rapatrier ces travailleurs.

En vain dira-t-on que ces hommes travaillaient peu ou pas ; on sait que la tâche de chaque ouvrier était de 2 mètres cubes par jour.

On sait aussi que le mètre cube de déblai du canal a coûté en moyenne 4 fr. 18 c.; on peut juger immédiatement quelle a été l'importance et l'efficacité du concours égyptien, puisque avec 60 centimes un fellah était tenu de déblayer 2 mètres cubes de terre.

Nous ne voulons jeter aucun blâme sur la Compagnie; mais le sentiment d'équité qui nous anime se révolte de voir l'Égypte complétement oubliée et d'entendre à toute occasion décerner des éloges uniquement à la France pour le percement de l'isthme de Suez, quand le concours de l'Égypte est si notoirement établi.

Le 30 novembre nous étions aux Pyramides, quand un per-

sonnage important nous communiqua une dépêche de France en date du 29 novembre contenant le discours de l'Empereur.

Nous avions vu les flots des deux mers se réunir dans les lacs Amers.

Nous avions vu l'Impératrice et plusieurs souverains assistant à la bénédiction du canal. — Leur présence sur la plage de l'antique Péluse était la constatation devant le monde entier qu'une grande révolution géographique et économique venait d'être opérée par la France et l'Égypte. — Aussi espérions-nous trouver dans ce discours quelques mots en faveur d'un pays dont le prince avait donné aux têtes couronnées et aux Européens une si large hospitalité. Des Pyramides à Thèbes ce ne fut qu'une marche triomphale et des fêtes splendides, dont les Orientaux ont seuls le génie et le secret.

Notre étonnement fut grand en lisant dans le discours de l'Empereur les phrases suivantes :

« Les eaux de la Méditerranée et de la mer Rouge se con-
« fondent déjà par le canal de Suez.

« L'Europe entière s'est fait représenter en Égypte à l'i-
« nauguration de cette entreprise gigantesqne, et si aujour-
« d'hui l'Impératrice n'assiste pas à l'ouverture des Cham-
« bres, c'est que j'ai tenu à ce que, par sa présence dans un
« pays où nos armes se sont autrefois illustrées, elle témoi-
« gnât de la sympathie de la France pour une œuvre due à la
« persévérance et au génie d'un Français. »

Pas un mot de l'Égypte; pas un mot d'Ismaïl.

Toute la gloire est reportée sur un Français de génie, nous en convenons; mais ce silence n'en est pas moins un grand oubli.

Qu'en France on admette un tel langage, c'est naturel; on ignore les faits. Mais pour nous qui avions vu, étudié, compris la part qui revient au khédive et au pays dans cette œuvre

gigantesque, il fallut chercher dans nos excuses un adoucissement à la pénible impression que ce document officiel avait laissée dans l'esprit de nos hôtes.

Il est possible que cette manière d'agir de la part du gouvernement français ait été commandée par la situation politique.

Il est possible qu'éviter à ce moment les susceptibilités de la Porte, déjà trop surexcitées, ait été un acte d'habileté et de prudence, — nous aimons à le croire : — s'il en était autrement, un tel oubli serait cruel.

Mais nous qui n'avons pas à ménager le gouvernement ottoman ; nous qui voyons de l'autre côté de la mer Rouge la clarté, le réveil ; de ce côté-ci, aux Dardanelles, l'obscurité, la léthargie, qu'on nous permette de rendre justice à qui de droit et de dire que l'Égypte marche, progresse moralement, industriellement. Si elle persiste quelques années dans la voie où elle est entrée, si les emprunts et les produits de ce beau et magnifique pays sont appliqués uniquement à l'amélioration des ports, à creuser des canaux, à élever des barrages, en un mot, à lancer dans le désert le Nil tout entier, divisé par mille bras, l'Égypte pourra, avec des dépenses relativement peu importantes, améliorer le sort des fellahs, consolider son crédit, décupler la production et la richesse publique.

Pour atteindre le but que se propose Son Altesse le khédive, il faut dégager ce pays des empiétements consulaires auxquels il est livré.

Il faut que, dans une certaine mesure, sa législation soit revisée et établie, en réservant l'application à des juges européens honorables, qui habitueront ce pays à la justice européenne.

C'est là le seul moyen de détruire l'intrigue, la corruption,

dans les affaires publiques et les abus dont l'Orient nous offre tant d'exemples.

Le vice-roi est un prince éclairé, libéral, progressiste et disposé à toutes les concessions que le degré intellectuel de son peuple et les nécessités du temps réclament.

Aussi croyons-nous devoir placer plus loin une étude sommaire des anciennes capitulations et des réformes judiciaires à introduire en Égypte.

XV

DES GRANDES VOIES CORRESPONDANTES

Paris, 29 janvier 1870.

L'ITALIE, L'ALLEMAGNE ET LA FRANCE.

On a discuté souvent sur le développement commercial que prendraient les ports de la Méditerranée après le percement de l'isthme de Suez.

Les uns ont indiqué Marseille comme devant absorber une partie de ce nouveau commerce.

Les autres pensent que c'est, au contraire, Brindisi qui aura exclusivement ce privilége.

C'est là une question importante pour la France, car il s'agit de détourner ou de prendre en partie les marchandises à destination de l'Angleterre, la Belgique, la Prusse, la Bavière, l'Autriche.

Aussi pour traiter une pareille question, avons-nous cru qu'il était de notre devoir de faire pour Brindisi ce que nous avons fait pour l'isthme de Suez, c'est-à-dire nous rendre en Italie, inspecter, étudier, nous renseigner.

En effet, vers les derniers jours de décembre, le navire de la Compagnie générale Adriatique, *le Cairo*, au retour d'Égypte, nous débarquait à Brindisi.

Il est bon de dire tout d'abord que l'Angleterre et la Prusse ont la prétention de détrôner du même coup Marseille, Gênes et Trieste par Brindisi, route désormais unique, route désormais incomparable.

Nous comprenons ces sortes de guerre ; mais, dans notre opinion, la victoire pourrait bien ne pas être aussi décisive que le pensent les Anglais et les Prussiens.

Si on regarde la carte d'Europe, on voit que les villes les plus prospères sont celles qui sont placées au fond des grands golfes, des grandes échancrures terrestres. En Espagne, c'est Barcelone ; en France, c'est Marseille ; en Italie, Gênes et Venise ; en Autriche, Trieste ; en Turquie, Constantinople.

Cela explique suffisamment que, quand la marchandise est chargée, elle ne s'arrête pas à la première langue de terre ; mais qu'elle avance dans le centre, dans le cœur du pays auquel elle est destinée.

Un navire ancré à Calcutta ou à Hong-Kong prendra, au même prix, son chargement pour Brindisi, Gênes, Trieste, Marseille ; et si une différence pouvait se produire, elle serait peu sensible.

La théorie des golfes prévaudra sur celle des pointes, et si, au fond des golfes, il existait des rivières navigables pour les vaisseaux, ceux-ci, sans rompre charge, continueraient encore leur route, défiant toute voie ferrée parallèle.

Aussi doutons-nous de l'avenir de Brindisi comme ville commerciale : les chemins italiens ne sont ni assez bien administrés, ni construits dans d'assez bonnes conditions de déclivité pour qu'il puisse s'établir une concurrence sérieuse entre la voie d'eau et la voie de terre.

Mais avant d'en faire la démonstration, qu'on nous permette quelques mots de description sur Brindisi lui-même.

La rade de Brindisi a la forme d'un triangle dont la base mesure 2 kilomètres, fermée sur environ 1,300 mètres. La distance de sa base au sommet, c'est-à-dire jusqu'à la passe du port commercial, est de 1,500 mètres; sa profondeur moyenne a 8 mètres. Les vaisseaux du plus haut bord peuvent y mouiller en toute sécurité.

A la suite de la rade, au sommet du triangle, un goulet de 100 mètres de large s'ouvre sur 200 mètres de long environ et sert de passage pour pénétrer vers le port de commerce. Ce port se divise en deux bras, dont l'un, dit du Couchant, court vers l'ouest sur 2 kilomètres de long; sa largeur moyenne est de 300 mètres et sa profondeur varie de 5 à 8 mètres. Le second bras, dit du Levant, a 1 kilomètre de longueur et une largeur moyenne de 200 mètres.

La surface totale des deux ports est de 800,000 mètres carrés mesurés au plan d'eau, elle dépasse de 20 hectares la surface totale des ports de Marseille. Le développement des quais pourra être de 6,400 mètres. Les deux bras du port enveloppent complétement la ville sur les trois quarts de sa circonférence; la population de Brindisi est de 8,000 âmes.

Comme on le voit, ce port n'est pas sans importance. La nature a tout fait pour le rendre sûr et abrité; aucun coup de vent n'y est à craindre; c'est, sans contredit, un des plus beaux bassins du monde. Aussi les Anglais n'ont pas attendu l'ouverture de l'isthme de Suez pour s'en préoccuper.

Déjà dans un rapport en date du 20 juin 1865, que le capitaine du génie H. W. Tyler adressait à la Chambre des communes, la route de Brindisi par le mont Cenis était signalée à l'attention du gouvernement anglais. Le 19 novembre 1867, dans le contrat présenté à la Chambre des communes par

ordre de Sa Majesté relativement aux malles des Indes orientales, Chine et Japon, le passage par Brindisi a été prévu, les détails de route stipulés et la subvention déterminée. Marseille est donc menacée de perdre d'un moment à l'autre le service postal dont elle a encore le privilége ; la Compagnie péninsulaire sera tenue, si le gouvernement l'exige, d'abandonner ce port pour Brindisi.

Voici quelques aperçus des distances des différentes routes pour Suez :

ROUTE PAR MARSEILLE.

	KILOM.	HEURES.
De Paris à Londres	450	10
— Marseille à Paris.	864	16
— Marseille à Alexandrie (1,460 milles marins).		152
Total.		178

ROUTE PAR BRINDISI.

	KILOM.		HEURES.
De Londres à Paris.	450		10
— Paris à Mâcon	441	755	8 1/4
— Mâcon à Saint-Michel	237		6
— Saint-Michel à Suse.	77		4 1/2
— Suse à Brindisi.	1,159		29
— Brindisi à Alexandrie	822		82 1/4
Total.			140

On voit que par Brindisi, l'économie de temps est de 38 heures, et on a 70 heures de moins de mer : il n'en faut pas davantage pour attirer le voyageur vers la voie de Brindisi.

Une autre route est déjà convoitée : c'est celle qui irait de Londres à Brindisi par Ostende, Gand, Bruxelles, Liége, Herbenstal, Cologne, Mayence, Darmstadt, Stuttgart, Augsbourg, Brenner, Vérone et Brindisi.

Cette troisième voie, quoique ayant 2,444 kilomètres, soit

80 kilomètres de plus que celle du mont Cenis, satisfait mieux les Anglais et les Prussiens, car elle a pour effet de détourner d'une manière complète la marchandise qui passait autrefois en transit par Marseille. Le passage par le mont Cenis n'atteint la France qu'en partie, car il faut bien, de l'autre côté des Alpes, employer les rails français.

Eh bien! ce que veulent nos voisins, c'est l'exclusion : et le gouvernement italien, qui ne voit que son intérêt personnel, fera tous les sacrifices imaginables pour que Brindisi prenne l'importance que les Anglais ont fait miroiter à ses yeux.

Les chiffres que nous avons produits donnent un avantage tel à la route de Brindisi, que Marseille ne peut espérer conserver entièrement le passage des voyageurs pour les Indes, quand la Compagnie péninsulaire aura arboré son pavillon à Brindisi, les Anglais la suivront.

Ce déplacement va-t-il se produire immédiatement? Nous ne le pensons pas. Tant que le percement du mont Cenis ne sera pas fait, cette route ne sera ni sûre ni ponctuelle. Le système de chemin de fer Fell, actuellement employé sur cette partie, se dégrade chaque jour, et les dépenses d'entretien ne sont plus en rapport avec le produit. On peut prévoir le moment où ce service sera sinon totalement, du moins partiellement suspendu.

D'autre part, Brindisi n'a ni bassins de radoubs, ni cale sèche, ni organisation maritime d'aucune espèce.

Les travaux sont achevés en ce qui concerne la grande rade; mais le port, quoique abrité, a besoin de quais de débarquement sur la plus grande partie de son développement. Ces quais sont loin d'être terminés.

En admettant même qu'une grande compagnie maritime s'établisse à Brindisi, aura-t-elle, avec le courant des voyageurs, l'alimentation mercantile qui est indispensable à son

existence? Non. Si la subvention postale ne fait pas face elle-même à tous ses frais, la Compagnie ne pourra se soutenir.

La Compagnie italienne adriatique-orientale, dirigée par un homme d'une capacité incontestable, a bien voulu nous communiquer ses livres d'importation et d'exportation depuis quatre ans. Quelle n'a pas été notre surprise de voir que, d'Égypte à destination de Brindisi, elle n'avait pas transporté cent tonnes de marchandises par an, quoique faisant quatre départs d'Alexandrie par mois et autant de Brindisi.

Mais alors, avons-nous demandé, comment vivez-vous? Voici la réponse :

« Nous serions évidemment morts, malgré la subvention de l'État italien, qui est du reste peu élevée comparativement à celle que la France donne aux Messageries impériales, si nous n'avions pas été autorisés à toucher Ancône et Venise; la marchandise que nous prenons à Alexandrie étant en grande partie à destination de ces deux ports, et surtout du dernier.

« C'est Venise que le gouvernement italien devrait opposer à Trieste; c'est Venise qui, par sa situation géographique, doit approvisionner une partie de la haute Italie et de l'Allemagne méridionale.

« L'Italien aime le rêve, a-t-il ajouté; l'inconnu a de l'attrait pour lui. Suivre les errements des grandes républiques qui ont étonné le monde par leur prospérité, fi donc! ce qu'il faut à l'Italie, c'est son Liverpool: ce Liverpool sera Brindisi. Marseille disparaîtra et Trieste sera écrasée. »

Quelle illusion! que de générations ne vous faudra-t-il pas traverser encore avant d'avoir votre Liverpool, et même votre Marseille! Une ville ne se crée pas en un jour; nous ne sommes pas en Amérique. Les courants sont divisés en Europe; le commerce va où il trouve crédit, banque, prêt sur warrant,

facilité pour battre monnaie et possibilité de trouver un fret de retour rémunérateur, au lieu de revenir sur lest.

Quelles sont les facilités de crédit qu'offre Brindisi? Aucunes.

Quelles sont les productions industrielles locales? Nulles.

Où sont les hauts fourneaux, les charbons, les machines, les ateliers?

La terre renferme-t-elle dans ses entrailles les éléments métallurgiques qui transforment une contrée et enrichissent une nation? L'étude géologique du pays rend la question douteuse.

Que le ministère italien, qui compte sur Brindisi pour régénérer l'Italie commercialement, jette les yeux sur Venise : il aura là un avenir certain, tandis que celui de Brindisi est complétement éphémère.

Abordons la question de chiffres.

Il a été admis que la marchandise de l'Inde pouvait arriver au même prix à Trieste, Brindisi ou Marseille. Supposons que les chemins italiens, voulant lutter quand même avec la France, baissent leur tarif à trois centimes par tonne et par kilomètre, voici les résultats :

ROUTE DE MARSEILLE.

DÉSIGNATION.	DISTANCE EN KILOMÈTRES.	TARIF.	PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT D'UNE TONNE.
		FR. C.	FR. C.
De Marseille à Paris.	834	» 06	51 84
De Brindisi à Paris :			
(Par les chemins italiens).	755	» 03	80 07
(Par les chemins français).	1,159	» 06	
De Marseille à Londres.	1,314	» 06	78 84

De Brindisi à Londres, la différence est plus notoire encore et l'avantage est à la route de Marseille.

Mais admettons un instant que nous nous trouvions en face d'une ligue de tarifs, et que les chemins de fer allemands et italiens les réduisent à 0 fr. 03 centimes par tonne et par kilomètre; dans ce cas quelle sera la situation de la France par la route du Brenner?

ROUTE DU BRENNER.

DÉSIGNATION.	DISTANCE EN KILOMÈTRES.	TARIF.	PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT D'UNE TONNE.
		FR. C.	FR. C.
De Marseille à Bruxelles	1,223	» 06	73 38
De Brindisi à Bruxelles (par le Brenner).	2,156	» 03	64 68
De Marseille à Londres.	1,314	» 06	78 84
De Brindisi à Londres.	2,444	» 06	73 33

Le Brenner offre, comme on voit, un léger avantage sur la route de Marseille, mais au prix des plus grands sacrifices.

Il est facile de voir maintenant pourquoi le trajet par le mont Cenis ne remplit pas le but des Anglais et des Prussiens.

Mais ce n'est pas le passage par le Brenner et Brindisi, ni par Brindisi et le mont Cenis, qui nous préoccupe : c'est Trieste et Venise.

Supposons qu'un jour l'Italie, ouvrant les yeux à la lumière, améliore le port de Venise, ou que l'Autriche, plus prévoyante, entre immédiatement dans la ligue des tarifs par Trieste, la situation de la France devient alors plus que difficile. En voici la démonstration :

Si on mesure avec un compas un rayon de 800 kilomètres et que, la carte à la main, on applique l'une de ses bran-

ches sur Trieste, l'arc décrit embrasse l'Allemagne tout entière et vient jusqu'à Aix-la-Chapelle, Brunswick, Berlin, Posen, Cologne : — si on porte après le même rayon de Marseille au nord de la France, on n'atteint pas même Cologne; son extrême limite est à Coblentz. Ce qui veut dire, en fin de compte, que Trieste ou Venise sont destinées à devenir le grand entrepôt des marchandises de l'Orient. Dans ce cas, la lutte par voie de Marseille devient impossible; il ne reste à la France, comme champ de bataille commercial, que la Belgique, la Hollande et l'Angleterre. Trieste enlève tout le mouvement allemand par le seul fait de sa position topographique et de l'établissement de quelques voies ferrées, et cela à tarif égal et sans réduction.

Mais, étant donné : 1° que Venise ou Trieste peuvent devenir l'entrepôt des produits de l'Afrique et de l'Asie ; 2° que les tarifs des chemins de fer allemands et autrichiens peuvent être réduits à trois centimes, non-seulement le transit de l'étranger, y compris l'Angleterre, échappe à la France, mais toute la région de Strasbourg, Paris et Lille peut être alimentée avec avantage par les chemins de fer allemands, avantages qui pourraient se traduire pour certains points par 30, 40 et 50 p. 100 de réduction sur le prix du fret.

De Trieste à Bruxelles, la distance est de 1,794 kilomètres ; le tarif à trois centimes met le prix de la tonne de marchandise à 54 francs.

De Marseille à Bruxelles, la distance est de 1,223 kilomètres : le tarif à six centimes met le prix de revient de la tonne à 73 francs.

Comme on le voit, la question est des plus graves.

Le seul moyen de parer au danger qui menace la France, c'est de faire appel à la raison des compagnies et à leur intérêt.

Il faut obtenir la révision de la loi de 1846, qui les investit d'un monopole dont l'effet est de concentrer dans leurs mains la plus grande partie de la fortune publique. Il faut enfin les amener à réduire leurs tarifs, car le coût de la traction sur nos grandes lignes ne dépasse pas un centime ou un centime et demi par tonne et par kilomètre.

Maintenir des tarifs de 0,06 en moyenne, c'est exorbitant; c'est vouloir affamer la nation, bouleverser les lois économiques de notre temps ; c'est vouloir dire au progrès et à l'industrie : Tu n'iras pas plus loin ! Nous, administrateurs des six grandes compagnies, nous, directeurs de cette source de richesse et de produits, de par la loi de 1846, il nous faut 99 ans d'arrêt pour nous enrichir à notre aise.

S'il en était ainsi, ce serait la barbarie venant étouffer la civilisation et les ténèbres remplaçant la lumière. Que deviendrait donc cette révolution pacifique dont les échos du Parlement retentissent chaque jour? Serait-elle mort-née dans ses résultats comme dans ses effets?

Si les satisfaits, qui, depuis dix-huit ans, ont concentré dans leurs mains la fortune du pays et ont partagé la France en six grandes zones industrielles, ne détruisent pas de leurs mains la chaîne qui rive l'industrie à leur égoïsme, la chaîne qui altère les effets du traité de commerce et amoindrit la France, ils se nuiront à eux-mêmes et précipiteront leur chute.

Qu'ils n'oublient pas que le seul moyen de rendre un monopole supportable, c'est de l'appliquer avec libéralité selon les besoins de son époque; à moins qu'ils ne veuillent tenter de créer la féodalité industrielle ; — dans ce cas, qu'ils consultent le passé, et l'histoire leur apprendra ce que devient la féodalité qui abuse et qui lasse.

Que le ministère actuel ne suive pas les errements anciens;

qu'il se dégage des influences séculaires qui ont fini par constituer un État dans l'État; qu'il comprenne que l'avenir du pays est principalement dans la réduction des tarifs.

Que la lettre impériale du 5 janvier 1860 relative à l'amélioration des canaux ne reste pas lettre morte; car, il faut bien le dire, les droits qu'on perçoit sur les fleuves et les canaux représentent encore à cette heure 50 p. 100 du fret pour la marchandise de première catégorie, et 25 p. 100 du fret pour la marchandise de deuxième catégorie.

Les questions qui s'agitent ici et dans le pays sont des plus importantes. Donner la liberté à la frontière, c'est bien ; mais il faut qu'à l'intérieur on abolisse les octrois, les droits de navigation ; qu'on dépense 100 millions s'il le faut à l'amélioration des canaux et des rivières ; qu'on approfondisse les uns et qu'on élargisse les autres; que le tirant d'eau soit suffisant pour naviguer sans rompre charge; — On pourra dire alors à la France :

« Les compagnies de chemins de fer ne comprenant pas leur intérêt, se renfermant dans les termes de la loi qui les investit du monopole, nous avons succombé devant leur volonté, devant ce qu'elles appellent leur droit. Mais pour ne pas laisser l'industrie de la France dans un état d'infériorité relative, nous avons rétabli la grande concurrence par les fleuves et les canaux; celle qui n'aurait jamais dû cesser d'exister. La navigation, désormais dégagée de toute entrave administrative, pourra donner libre accès à la marchandise. »

Le jour où le ministère actuel aura pu tenir un tel langage en face du pays, ce jour sera le signal d'une ère de prospérité.

Oui, ce jour-là, messieurs les ministres, au lieu d'appauvrir le Trésor par quelques dépenses, vous l'aurez enrichi; au lieu de détruire par le fer et par le feu, vous aurez créé par le

progrès et le travail ; et si Bismark et l'Angleterre ne sont pas vaincus, vous les tiendrez du moins en échec.

Vous aurez conservé à Marseille sa suprématie et à la France une grande prépondérance commerciale.

Si le gouvernement pousse la prévoyance jusqu'à faire achever promptement le canal Saint-Louis, aux bouches du Rhône, l'amélioration économique des transports sera complète.

Il faut, pour atteindre ce but, qu'on exécute les bassins, le débarcadère, dans des conditions telles que les navires puissent immédiatement aborder le port en quittant la mer, sans difficultés, sans parcours inutile, sans frais, c'est-à-dire sur le point où le fret de retour aura été apporté soit par les chemins de fer, soit par les bateaux du Rhône, après avoir franchi le parcours du canal.

Mais examinons un instant l'influence de Port-Saint-Louis sur le marché des charbons des bassins houillers du midi de la France.

La Méditerranée consomme 1,800,000 tonnes de houille.

Sur ce chiffre, l'Angleterre est représentée par 1,550,000 et la France par 250,000 tonnes. L'ouverture de l'isthme de Suez augmentera la consommation de près de 1 million de tonnes, y compris le marché de Suez et d'Aden.

Pour apprécier la part que les bassins houillers du Midi pourront prendre sur cette consommation de près de 3,000,000 de tonnes, il est utile de comparer les prix de revient des charbons anglais et français.

Charbons anglais.

Les charbons de Cardiff coûtent, par tonne, pris sur le carreau de la mine.	12f »
Le fret moyen de Cardiff pour la Méditerranée, et frais divers. (Ce fret descend même à 21 fr. quand il s'agit du charbon à gaz de Newcastle.)	23 »
Total.	35f »

Charbons français.

Prix moyen à la mine	14f »
De Saint-Etienne à Givors	2 90
Transport à Saint-Louis	6 »
Frais divers de débarquement	1 »
Fret moyen pour la Méditerranée	8 »
Total	31f 90

Comme on le voit, le canal Saint-Louis peut ouvrir à la France le grand marché des charbons de la Méditerranée et de l'Inde ; nous pourrons désormais lutter avec l'Angleterre, et, sans prétention, espérer obtenir moitié des trois millions de tonnes qui se consommeront, tant dans le bassin de la Méditerranée que dans la mer Rouge et l'isthme de Suez.

Quelle activité ces 1,500,000 tonnes ne donneraient-elles pas à la navigation du Rhône, aux bassins houillers eux-mêmes, à notre marine marchande qui serait toujours sûre de trouver sur nos côtes un complément de fret de retour !

Si le canal Saint-Louis, rendant libre la navigation du Rhône, produit des résultats semblables, que sera-ce donc quand tous les canaux auront été améliorés ?

La France est un pays dont les ressources sont infinies, et peu de personnes se rendent encore bien compte de la question de navigation intérieure, à laquelle nous attachons tant de prix.

Voici quelques détails qui ne sont pas sans intérêt.

La France possède :

En fleuves et rivières navigables	6,849 kilom.
En canaux assimilés aux rivières	558 —
En canaux proprement dits	2,706 —
En rivières assimilées aux canaux	299 —
Total	10,412 kilom.

Nous n'avions, au 1er janvier 1869, que 15,689 kilomètres de chemin de fer en exploitation ; par conséquent les voies d'eau possédées par la France représentent près des deux tiers du parcours de toutes nos voies ferrées existantes.

La France est un isthme placé entre l'Océan et la Méditerranée ; seulement, elle est percée par 10,412 kilomètres de voies navigables pouvant prendre les produits des deux mers.

Si les améliorations demandées aux cours des fleuves, rivières et canaux sont effectuées, on pourra faire la traction d'une tonne de marchandise pour un centime à un centime et demi le demi-kilomètre, et pour deux centimes sur quelques *rapides* exceptionnels.

Voici combien coûterait alors le transport d'une tonne de marchandise partant de Marseille ou de Port-Saint-Louis pour différents centres commerciaux :

	KILOM.	LA TONNE.	
De Port-Saint-Louis à Lyon.	531	6 fr.	62
De Marseille à Paris.	1,087	16	30
— à Bruxelles.	1,718	26	03
— à Cologne	1,348	20	22
— à Dusseldorf (par le Rhin). .	1,361	14	14
— à Strasbourg	868	13	02
— à Mulhouse.	769	11	53
— à Lille.	1,456	21	84
— à Charleroi.	1,644	24	66

En présence de tels résultats, il n'y a pas à perdre un instant.

C'est le seul moyen de jeter un défi à Trieste, à Brindisi, à Venise et à la ligue des tarifs, et même au mauvais vouloir obstiné des chemins de fer français.

Par Saint-Louis, le Rhône et les canaux, le fret de la marchandise coûtera quatre fois moins que par les chemins de fer français, sans dépasser les délais usuels des chemins de fer eux-

mêmes ; — deux fois moins que par Trieste, en admettant même les tarifs allemands réduits à trois centimes.

Que le ministère se pénètre de l'importance de notre exposé, que nos députés soient un peu plus économistes, — le pays n'y perdra rien.

Le Rhône deviendra alors, et à juste titre, la véritable voie correspondante de l'isthme de Suez.

L'Allemagne, l'Italie, l'Autriche, la Turquie n'auront jamais, comme la France, 10,112 kilomètres de routes fluviales sur plusieurs centaines de lieues, pouvant prendre à bas prix, pour transporter au loin, la marchandise de l'Afrique et de l'Asie.

XVI

LES INSTALLATIONS

Le travail que nous venons de faire sur le canal maritime de Suez n'est pas à proprement parler un travail de description. Nous n'avons pas eu l'intention de raconter dans tous leurs détails les longues luttes que la Compagnie de Lesseps dut soutenir pendant des années pour arriver au terme de son entreprise. Nous avons surtout voulu exposer, aussi complétement que possible, quel a été le résultat de ces luttes et de quelle façon il convient de l'apprécier.

Néanmoins nous croirions faire acte d'injustice si nous ne consacrions un chapitre spécial à l'histoire des difficultés qui ont présidé aux premiers établissements du canal. Si les hommes qui ont su mener à bonne fin l'œuvre dont nous allons parler, ont un mérite immense à nos yeux, nous n'oublions pas qu'une bonne part de nos éloges revient de droit à ceux qui, participant à l'œuvre de M. de Lesseps, ont eu à lutter contre les premiers obstacles et qui, en les surmontant, ont aplani la route pour ceux qui leur ont succédé.

L'entreprise générale des travaux du canal avait été donnée, dès le début, à M. Hardon.

Tous ceux de nos lecteurs qui ont suivi de près ou de loin la marche des grandes opérations industrielles effectuées depuis vingt ans, connaissent le nom de M. Hardon. Il a construit divers chemins de fer importants, et il est un des promoteurs les plus actifs du canal Saint-Louis, ayant pour effet de rendre à la France sa navigation intérieure.

Homme de résolution et de courage, assez aventureux pour se lancer dans les entreprises les plus téméraires, trop intelligent pour n'en pas prévoir et n'en pas surmonter les difficultés, M. Hardon partit pour l'Égypte le 15 février 1859, emmenant avec lui tout un personnel éprouvé.

Il avait étudié à fond la partie théorique du projet, connaissait le pays dans lequel il allait entrer et prophétisait le succès à l'avance en homme qui sait bien que, prédire la réussite, c'est la provoquer et pour ainsi dire l'atteindre déjà. Il devenait de ce jour le principal lieutenant de M. de Lesseps; et disons-le, dès maintenant, nous regrettons sincèrement que des divergences d'opinion aient motivé, depuis, la retraite d'un homme qui possédait au plus haut point toutes les qualités nécessaires pour remplir le rôle important que M. de Lesseps lui avait confié.

Ils arrivèrent.

Inutile de dire qu'aucune des villes qui s'élèvent aujourd'hui sur les bords du canal n'existait alors. Depuis la Méditerranée jusqu'à Ismaïlia on ne rencontrait rien que le désert, c'est-à-dire le sable, sauf pourtant à Kantara où quelques huttes arabes indiquaient la route suivie par les caravanes. D'Ismaïlia à Suez, même solitude. Point d'eau nulle part. De ressources, aucune. Imaginez une colonie d'Européens allant s'établir au milieu des sables du Sahara, telle était la situation exacte de M. Hardon et de l'armée de travailleurs qui marchait à sa suite.

Son premier soin devait être et fut, en effet, d'installer des agences à tous les points principaux des routes qui pouvaient donner accès dans l'isthme, en prenant pour point de départ soit Alexandrie, soit le Caire.

D'Alexandrie pour venir rejoindre le tracé du canal, il fallait nécessairement passer soit par le canal Mahmoudieh, le Nil jusqu'à Boulak, la branche de Damiette, ou bien une partie de cette branche et le canal de Moeys jusqu'à Zagazig, soit par le chemin de fer qui reliait Alexandrie au Caire et le Caire à Suez.

On fonda donc des agences dans ces deux dernières villes d'abord ; puis à Zagazig, à Damiette, à Gassassine, à Samanhoud, à Abou-Ahmed et à Salaïeh.

Le transport du matériel étant ainsi assuré, il fallut se préoccuper immédiatement d'installer les ouvriers et employés le long de la ligne projetée du canal, et tout d'abord de se procurer de l'eau douce. Campée sous la tente, l'expédition se mit à l'œuvre. Elle n'avait pour toutes provisions que quelques vivres dans des coffres, et un peu d'eau douce dans des barils. On installa sur quelques points principaux des machines distillatoires, et pendant longtemps il fallut se contenter de boire de l'eau distillée.

Les bois arrivèrent ; on construisit des baraquements. Ce que furent ces maisons primitives dont la plupart sont pourtant devenues le noyau de petites villes, Dieu le sait et aussi ceux qui en furent les premiers locataires.

Véritables fours pendant la journée, glacières humides pendant la nuit, refuges de toutes les bêtes immondes qui pullulent sous le ciel d'Orient, ces cahutes, toute misérables qu'elles étaient, garantissaient, mieux que les tentes, de l'ardeur du soleil et du rayonnement nocturne. Leurs murs de planches n'eurent jamais à répercurter le bruit d'aucunes plaintes.

Chacun sentait, dans la colonie, qu'une grande œuvre était à accomplir et puisait son courage dans la seule pensée du succès.

Le poste était périlleux, qu'on le sache. Les Arabes nomades, inquiets de tous ces préparatifs, tentaient parfois de s'opposer, par la force, aux travaux qu'on exécutait. Il fallait alors avoir l'outil d'une main et le fusil de l'autre.

A Port-Saïd la position a été des plus dangereuses et des plus critiques. On sait par nos descriptions que la plage du golfe de Péluse est une espèce de langue de terre, disons plutôt une bordure de sable étroite, qui forme un Lido séparant la Méditerranée des lacs Menzaleh. — La bande de sable n'avait pas à ce moment plus de 100 à 150 mètres de large, et était à peine élevée de quelques mètres au-dessus du niveau de la mer Méditerranée qui la baigne au nord, et du lac Menzaleh qui la limite au sud.

C'est sur ce fragile îlot qu'on avait établi les premiers campements devant former plus tard le fameux port de 80 hectares, où les flottes d'Europe devaient mouiller le 17 novembre 1869. Aussi, dès que la tempête s'élevait, les vagues couvraient le Lido, poussées tantôt par le nord, tantôt par le sud, mais toujours impitoyablement ravagé. Dans ce cas, directeur, ingénieur, constructeur, ouvriers, tous mouillés jusqu'à la ceinture, attendaient bravement l'apaisement des flots, non sans crainte d'être, à chaque instant, emportés pour toujours par les vagues courroucées contre ces vaillants lutteurs, lesquels n'avaient pour refuge qu'Alexandrie située à deux journées de Port-Saïd, sans communication possible par les gros vents, — et Damiette, à 60 kilomètres, qui est inaccessible par la tempête.

Ce fut dans ces conditions que M. de Lesseps, M. Hardon, et leurs soldats, — le mot, ici, est mieux placé qu'on ne saurait croire, — donnèrent le premier coup de pioche à cette

bande de terre longue de 160 kilomètres, qu'il s'agissait de transformer en voie navigable.

Si l'on se porte maintenant, par la pensée, à quelques années plus tard, on demeure confondu à la vue des travaux gigantesques qui ont été exécutés en commençant dans des conditions aussi défavorables.

Sans autres ressources que la carrière du Mex, située près d'Alexandrie, et plus tard celles de Djebel-Genef non loin du mont Attaka, M. Hardon avait construit la ville de Port-Saïd tout entière, c'est-à-dire des maisons pour 8,000 habitants, les habitations des employés, le chalet de l'ingénieur, etc.

Toute la ville de Kantara, y compris l'hospice, s'était élevée comme par enchantement; El-Guisr et ses églises, Ismaïlia et ses rues tirées au cordeau, le chalet du Vice-Roi, même, sur le bord du lac Timsah, tout cela avait surgi au-dessus des sables; tout cela était l'œuvre du chef constructeur et de ses laborieux pionniers.

Il convient de noter qu'en cette circonstance le constructeur avait été merveilleusement secondé par l'ingénieur. M. Hardon avait été l'un et l'autre. Dans son traité avec la Compagnie, la clause suivante avait été introduite et il avait tenu à la faire respecter :

« Aucun ingénieur n'interviendra dans les travaux du canal de Suez autrement que pour constater l'arrivée des marchandises et des matériaux. »

C'est d'après ses propres inspirations que M. Hardon dressa le plan de toutes les villes dont nous venons de parler et en ordonna la construction.

On se demande comment il trouva le temps de refaire par deux fois le nivellement entre les deux mers, ce nivellement que personne, avant Bourdaloue, n'avait su faire d'une manière exacte.

La première idée des jetées de Port-Saïd revient de droit à M. Hardon, qui fit exécuter l'apontement, lequel, prolongé, devait former plus tard la jetée ouest.

Pour donner une idée exacte de la grandeur des opérations, il suffit de citer des chiffres : 14,000,000 de mètres cubes de déblais de toutes natures ont été exécutés, et la dépense totale de la gestion de M. Hardon, — gestion qui dura quatre années, — s'est élevée à 33 millions.

Nous avons vu que, dans plusieurs assemblées générales, des actionnaires avaient demandé la résiliation du contrat que M. de Lesseps avait consenti à ce constructeur. On ne se rendait, sans doute, pas bien compte alors des avantages de cette gestion, car si on déduit des 33,000,000, 23,480,000 pour les installations, on trouve que chaque mètre cube exécuté pendant cette période a coûté à la Compagnie environ 0 fr. 68 cent.

Nous savons que ces 14,000,000 de mètres n'étaient pas exécutés en profondeur, qu'ils étaient placés dans des conditions relativement faciles ; et ce serait tomber dans l'erreur que de prendre le prix de 0 fr. 68 cent., pour base des prix des déblais qui restaient à faire en 1864 pour creuser le canal ; aussi nous ne citons cet exemple que pour expliquer l'esprit d'économie qui a régné dans l'entreprise de l'isthme pendant la gestion dont nous parlons.

Somme toute, la rupture entre M. de Lesseps et M. Hardon a été regrettable, parce que l'isthme a été privé des services d'un esprit éclairé et pratique, et, qu'en définitive, la caisse de la Compagnie ne s'en serait pas plus mal trouvée.

Si nous entrons dans quelques détails à cet égard, c'est que le nom de M. Hardon résonne encore dans l'isthme ; son passage n'y est point encore oublié ; et, comme vétéran de cette armée de travailleurs, nous aurions voulu le voir assis-

ter aux fêtes de l'isthme. Avait-il été oublié, ou bien, lui-même avait-il cru devoir s'abstenir ? c'est ce que nous ne pouvons dire.

Nous avons cru qu'il était de notre devoir de rappeler ici les services de ce pionnier du canal ; bien d'autres dont les noms sont ignorés trouveraient place dans ce chapitre, mais nous ne pouvons parler de tous ces concours individuels. Qu'ils sachent qu'ils ont rempli un devoir, qu'ils ont fondé une œuvre impérissable dont le souvenir restera. Ils ont été les auteurs d'un grand bienfait commercial en concourant à la grandeur physique d'une œuvre si audacieusement rêvée et si merveilleusement conçue.

XVII

LES CONSÉQUENCES POLITIQUES

3 février 1870.

Les conséquences politiques auxquelles pourra donner lieu l'ouverture du canal de Suez existent-elles et sont-elles suffisamment graves pour qu'il soit nécessaire de leur consacrer un chapitre spécial ?

A en juger par les incidents importants qui ont précédé et même accompagné pendant quelque temps les travaux de l'isthme, on croirait volontiers que cette nouvelle voie maritime exercera sur le continent européen, au point de vue politique, une influence quelconque, dont il peut être bon de rechercher la nature.

D'autre part, quand on considère le revirement d'idées qui s'est opéré manifestement dans le cabinet anglais, on est tenté de supposer que, préoccupées exclusivement de la question commerciale, les puissances ne feront rien, absolument rien, pour faire servir le canal à leurs intérêts politiques.

L'Angleterre paraît avoir renoncé à cette prétention. Et quelle puissance voudrait se montrer sur ce point plus réservée que l'Angleterre !

Quoi qu'il en soit, bon nombre de pessimistes s'évertuent à trouver dans le canal de Suez le germe d'une prochaine catastrophe orientale, et ils expliquent ainsi leur appréhension :

Depuis quelques années le khédive et son gouvernement, poussés — c'est notre avis — par le désir très-naturel et très-légitime de se tenir à la hauteur de la situation nouvelle que l'Égypte ne peut manquer d'acquérir dans un temps donné, ont travaillé de toutes leurs forces à aider et à favoriser le développement que M. de Lesseps, ou plutôt son entreprise a fait naître.

C'est ainsi qu'ils se préoccupent fort de donner aux villes qu'ils supposent devoir être fréquentées par les étrangers, une extension considérable. On songe à Ismaïlia pour en faire l'entrepôt des produits du Soudan. Le Caire attire beaucoup d'Européens; ses rues sont embellies, élargies, aérées, et la vieille ville disparaît peu à peu pour faire place à une ville nouvelle.

De tous les côtés les travaux sont entrepris avec ardeur, et l'Égypte marche d'un pas rapide vers une civilisation tout à fait européenne. C'est là ce qui inquiète les pessimistes.

« Ne comprenez-vous pas, disent-ils, que le vice-roi ne pourra se défendre d'une velléité d'indépendance le jour où, grâce au développement de son commerce, grâce à la fréquentation des étrangers, il aura fait de son pays une véritable puissance cent fois plus européenne que la Turquie ? Qui sait si ce jour-là il n'arborera pas résolûment l'étendard de la révolte !

« Attendra-t-il seulement jusque-là ? Ne dit-on pas, dès aujourd'hui, que le khédive a massé un corps d'armée sur la rive égyptienne du canal de Suez, et que, de son côté, le grand-vizir se tient prêt à toute éventualité ? »

Nous n'ajoutons aucune créance à de telles assertions. Pour notre part nous sommes d'avis que le khédive a tout intérêt à poursuivre pacifiquement l'œuvre de progrès qu'il a entreprise, au lieu de se lancer dans des aventures, et la Porte, de son côté, fera taire, nous n'en doutons pas, ses susceptibilités exagérées.

Mais il ne suffit pas de réfuter l'opinion des trembleurs qui voient des points noirs partout ; il faut encore signaler les agissements de quelques conseillers de la Porte ottomane, ennemis irréconciliables du khédive.

Ceux-ci, plus dangereux, publient des écrits parmi lesquels on remarque une brochure intitulée : *l'Empire ottoman et le Canal de Suez*, brochure qui se distingue par un ton de violence et d'aigreur peu ordinaire chez des diplomates.

Le khédive et l'Égypte y sont maltraités, et on représente ce pays comme aux abois, désolé, ravagé même par le tyran qui le gouverne.

L'auteur, pour réprimer les abus qu'il signale, s'adresse à l'Europe et s'écrie :

« Elle ne saurait demeurer indifférente à ce qui se passe en Égypte. Si le canal de Suez doit se perpétuer, il faut qu'il tombe dans d'autres mains, aux mains d'un gouvernement assez fort et assez puissant pour maintenir cette œuvre, que les actionnaires abandonneront à la première déception.

« La Sublime-Porte pourrait seule sauver le canal de Suez d'une ruine à peu près certaine, en reprenant l'administration directe de l'Égypte pour en utiliser avec fruit les immenses ressources. »

Il aj

« Ce n'est pas le gouvernement égyptien qui pourvoira aux besoins incessants de l'œuvre du canal. Le gouvernement du khédive, imprévoyant et prodigue à l'excès, est arrivé au

bout de ses ressources, et ne peut plus que pousser au désespoir les peuples qui le subissent, et qui bientôt se soulèveront contre lui ;

« Le seul moyen d'assurer un revenu au canal de Suez et de sauver en même temps les sommes immenses prêtées si imprudemment par l'Europe au khédive, c'est de rendre l'Égypte à son souverain légitime, qui a le droit imprescriptible de la reprendre, comme chef suprême des musulmans et par les stipulations des traités. »

Telles sont les prétentions de quelques conseillers du Grand Seigneur.

D'après ce système, le successeur de Méhémet-Ali devrait être dépossédé sans autre forme de procès, au mépris du hatti-shérif du 25 mai 1841, que M. Guizot définissait ainsi dans un discours prononcé à la Chambre le 12 février 1842.

« Grâce au concours de la France, Méhémet-Ali est investi de l'autorité réelle, pleine et entière dans sa famille, par ordre de primogéniture. Il possède le pouvoir administratif ; il n'a plus d'inspecteur, de contrôleur de la Porte auprès de lui ; il a un tribut fixe annuel à payer ; il administre seul son pays.

« Il a également le pouvoir militaire et il nomme les officiers et chefs de corps ; il les nomme en vertu de son droit. »

Ainsi l'hérédité, le pouvoir administratif, le pouvoir militaire, l'autonomie de l'Égypte, tout cela est consacré par le hatti-shérif du 25 mai reconnu et approuvé par les puissances européennes.

En présence d'une situation aussi nette, nous croyons pouvoir taxer d'impossible et de folie tout projet de dépossession. Le sultan, consultant à son tour son intérêt, écou-

tera les conseils des puissances européennes, car l'Égypte est leur œuvre.

La Porte, habituée à être la gardienne d'une des plus importantes positions politiques de l'Europe, aux Dardanelles, trouverait bon d'avoir les clefs de la route de l'extrême Orient en s'emparant à la fois de l'Égypte et de l'isthme de Suez.

Jamais l'Europe ne consentira à une pareille spoliation et ne voudra concentrer dans les mains exclusives du Sultan le passage de l'Inde et de l'océan Austral.

Que le khédive, dont les ressources s'augmenteront chaque jour par l'extension de son industrie et de son commerce, continue à payer son tribut ; que, de son côté, le Sultan laisse se développer librement l'Égypte, et qu'il compte sur le concours de la France et de l'Angleterre pour conseiller, le cas échéant, au khédive de se soumettre aux traités passés entre les puissances et le concernant, lui et le Sultan.

Réduire le khédive au rôle de simple gouverneur de province, et faire une Égypte turque fanatisée, c'est impossible.

Si l'on consulte l'histoire de l'Égypte aux époques où elle était gouvernée par les pachas de Constantinople, y trouve-t-on la prospérité ? Non. On y constatera toujours abus, excès, misère et dilapidation.

Les caisses du trésor des Osmanlis se remplissaient-elles à ce moment ? Tout au contraire. L'Égypte était une Algérie française, qui absorbait argent et hommes, sans jamais rien rapporter à la métropole.

Sous le gouvernement du vice-roi, la Porte reçoit, pour son tribut, 17,500,000 fr. par an ; cette somme est souvent payée par anticipation. Grâce à cette dîme régulièrement perçue, le Sultan a pu contracter certains emprunts sur les marchés européens.

Quant à la prétendue sympathie de la Porte pour les actionnaires du canal de Suez, sympathie révélée si tardivement, elle nous touche fort peu, et bientôt nous nous expliquerons à ce sujet.

Ce qu'il faut aux intérêts de l'Europe, c'est l'Égypte avec son autonomie, placée, au besoin, sous le protectorat des grandes puissances occidentales.

L'Égypte ainsi organisée, c'est la liberté des mers ; c'est le passage de Suez ouvert au monde entier, sans qu'un nouveau Gibraltar puisse s'élever sur ses rives, sans qu'elle puisse devenir la proie d'une ambition quelconque.

On allègue que, seul, le Sultan peut faire prospérer l'Égypte; que, seul, il pourra trouver dans les ressources du pays de quoi payer l'intérêt des capitaux engagés dans l'isthme; que, seul, le Sultan pourra, en étendant sa main protectrice sur l'Égypte, garantir ou plutôt consolider les emprunts contractés par ce pays et par le vice-roi lui-même.

Il s'agit d'examiner de quel côté, en raison des fonds français engagés, doit pencher notre confiance.

Les finances turques sont-elles dans un état plus prospère que celles de l'Égypte ?

Le budget de la Porte offre-t-il des excédants ?

Le gouvernement ottoman signifie-t-il progrès, liberté ?

Ce sont là autant de questions auxquelles nous allons répondre, en commençant par dépouiller les budgets de la Porte et de l'Égypte.

BUDGET DE LA PORTE.

La dette de la Porte s'élève à près de deux milliards.

Le service d'amortissement et d'intérêt était en 1867, de 4,807,342 l. st., soit 120,183,550 fr.

La dette flottante, en 1869, dépassait 7,700,000 l. st., soit 192,000,000 de fr.

La dette publique intérieure, en 1867 est de . .	34,596,820 l, st.
La dette publique extérieure est de	34,545,450
En tout	69,142,270 l. st.

soit 1,728,556,750 francs ; aujourd'hui les 2 milliards énoncés plus haut doivent être dépassés.

Il est à remarquer que le déficit de chaque année, et cela depuis dix ans, varie de 1 à 3 millions de l. st., c'est-à-dire de 25 à 75 millions de francs.

BUDGET DE L'ÉGYPTE.

La dette de l'Égypte est de.		577,018f 925
Celle du vice-roi, personnellement, est de		124,887 625
Total général.		701,906f 550
Les recettes sont de (en bourses de 500 piastres)	1,458,112	
	soit . . .	182,264f »
Les dépenses, de (en bourses de 500 piastres).	941,227	
	soit . .	117,653f 375
Ce qui constitue un excédant de. . . .	516,885	
	bourses ou	64,610f 625

Puisqu'on nous a amené à mettre en parallèle le crédit de l'Égypte et celui de la Turquie, qu'on soit juge!

Est-il possible d'hésiter entre un gouvernement qui a un déficit de 75 millions par an et un gouvernement qui a un excédant de 60 millions de recettes?

Mais plaçons-nous à un autre point de vue, et voyons les

origines des dettes et l'emploi que les deux pays font de leur budget.

La Turquie crée-t-elle des ports ? Ouvre-t-elle des quartiers dans la capitale?

Le gouvernement turc est-il venu apporter son concours aux travaux de l'isthme de Suez? A-t-il souscrit une seule action? A-t-il payé un centime de subvention pour prétendre avoir des droits sur une œuvre essentiellement française et égyptienne?

Si c'est comme suzeraine que la Porte revendique ses prétendus droits, c'est à l'Europe à interpréter les traités qu'elle a imposés.

La Porte a-t-elle secouru les actionnaires et les prêteurs quand ils succombaient sous les charges et les difficultés? Au contraire, d'accord avec lord Palmerston, elle refusait un firman qui n'a été donné qu'avec peine, et dont on nous fait craindre aujourd'hui le retrait. Les conseillers de la Porte ont-ils oublié que, par le fait des retards que ce malheureux firman a subis, des millions ont été perdus par les actionnaires du canal et par le commerce des deux hémisphères?

La prétendue revendication de la Porte est une énormité ; et l'Europe qui pense, l'Europe juste, appréciera la politique du progrès et la politique de la convoitise et de l'intrigue ; elle comprendra que la stabilité du canal et sa sécurité sont dans l'indépendance relative de l'Égypte et dans le respect des traités.

Voyons maintenant l'usage que le khédive fait de son budget.

Il a été démontré dans un précédent article que le concours de l'Égypte dans l'œuvre du canal et de ses dépendances était représenté par 349 millions de francs. La dette générale

de l'État et du khédive était de 701 millions de francs; 50 0/0 de cette dette ont donc été employés à ouvrir la communication des deux mers.

Quelle réponse plus complète peut-on faire aux détracteurs de l'Égypte et de son crédit?

Si on ajoute à cette énorme somme les travaux des nouveaux canaux d'irrigation qui s'exécutent chaque année, — ceux relatifs à l'entretien et à l'agrandissement du port d'Alexandrie, — la construction du port de Suez, on est vraiment surpris de voir tant d'activité, tant d'améliorations exécutées avec des ressources relativement restreintes; et le chiffre de la dette ne peut étonner personne.

Il n'y a pas un homme de bonne foi qui, ayant vu l'Égypte, ne rende pleine et entière justice à une administration qui donne tant de gages de prévoyance, car un bassin de radoub n'est pas un objet de luxe; c'est, au contraire, un établissement de première nécessité. Le port de Suez est le complément indispensable du canal sur la mer Rouge, au même degré que Port-Saïd sur la Méditerranée.

On pourrait nous objecter qu'en créant le port de Suez, le khédive est sollicité par le désir de consolider sa puissance maritime plutôt que de travailler au bien-être de son pays. — Argument sans valeur, si on veut bien jeter un coup d'œil sur les créations dues au khédive, et dont le but est manifestement progressif et pacifique.

Nous voulons parler des écoles.

Le vice-roi, en prince éclairé, a compris que la base fondamentale de tout édifice social était l'instruction; aussi le budget de l'instruction publique dépasse quatre millions.

Le Caire a 260 écoles gratuites. 10,000 élèves y reçoivent les bienfaits de l'instruction; sur ce nombre, près de 2,000 y sont nourris et habillés.

L'université littéraire et théologique d'El-Azar compte 5,000 élèves, dont 2,500 vivent entièrement aux frais du gouvernement.

Enfin les écoles du Caire et d'Alexandrie entretiennent et logent 3,500 jeunes gens qui reçoivent une solde mensuelle.

Nous avons visité ces écoles, et ce qui nous a étonné le plus, c'est de voir des enfants de douze à treize ans posséder aussi bien des notions déjà précises de droit, de science et de médecine.

On a tort de représenter le vice-roi comme un despote oriental, uniquement occupé de ses plaisirs. Parmi ses détracteurs beaucoup ignorent — nous en sommes convaincu — que le khédive gouverne à l'aide d'une Chambre élue par le suffrage universel.

L'article 2 du règlement organique qui détermine la forme de l'élection contient les dispositions suivantes :

« Tout individu âgé d'au moins 25 ans sera éligible s'il est né dans le pays, sauf le cas d'indignité prévu dans les articles 3, 4 et 5.

« La base du système électif est le suffrage universel à deux degrés. Ce sont les cheiks choisis dans chaque village, qui nomment à leur tour, au scrutin secret, le député de l'arrondissement. »

Comme on le voit, au fur et à mesure que s'élève le niveau intellectuel, le gouvernement sait faire au peuple des concessions libérales ; il crée pour ainsi dire la vie publique et ne cherche qu'à la développer dans le sens du progrès et de la liberté.

L'Égypte offre donc :

Sécurité politique,

Sécurité financière ;

Et si les produits de l'exploitation du canal ne répondaient pas à ce que la Compagnie de l'isthme de Suez attend d'eux, c'est encore avec l'Égypte qu'il conviendrait peut-être de chercher une combinaison propre à parer à l'insuffisance des ressources.

XVIII

L'ORGANISATION JUDICIAIRE EN ÉGYPTE

Paris, le 14 février 1870

Ce n'est pas en vain que, grâce à l'hospitalité généreuse du khédive, des milliers d'Européens, l'élite de chaque nation, ont, pendant des semaines, vécu et pensé sur la terre d'Égypte. De tous ceux que l'inauguration du canal de Suez amenait en même temps sur les bords du Nil, il n'en n'était certes pas un qui ne sût à merveille l'histoire de l'Égypte dans le passé. Combien étaient-ils qui auraient pu se vanter de connaître aussi bien l'histoire du même pays dans le présent ?

Les travaux admirables de savants illustres ont rendu visible à nos yeux toute cette civilisation grandiose dont l'Égypte ancienne a été le théâtre, et qui a rayonné peu à peu sur l'Occident. Mais il semblerait que, séduits, subjugués par la splendeur du spectacle que les Champollion, les Wilkinson faisaient passer devant nous, nous n'eussions plus voulu voir l'Égypte qu'à travers cette éclaircie ouverte dans la brume des siècles.

L'Égypte, pour nous, est demeurée jusqu'ici la terre des pharaons. Nous n'avons accordé qu'une attention distraite au royaume de Méhémet-Ali ou d'Ismaïl-Pacha.

Un des résultats précieux du séjour des Européens dans l'isthme sera d'avoir tout au moins attiré notre attention sur l'Égypte actuelle, et de nous avoir fait comprendre la nécessité d'étudier sous ses divers aspects cette gigantesque oasis que sa situation topographique place en Orient, mais que sa richesse, la fécondité de son sol, la grandeur de ses ressources, la nature de ses relations, l'activité et l'énergie progressives de ses gouvernants, rendent digne d'être placée au rang des contrées occidentales.

Nous ne doutons pas que cette observation n'ait été faite par la grande majorité de ceux que leurs loisirs ont laissés libres de séjourner quelque temps en Égypte.

En voyant la vapeur traverser le désert, l'électricité rayonner partout dans l'espace, les fabriques et les usines s'élever nombreuses sur les rives du fleuve, beaucoup auront, comme nous, reconnu dans cette agitation manifeste les présages certains d'un prochain réveil intellectuel.

A n'en pas douter, l'Égypte renaît à la vie civilisée, et l'ouverture du canal de Suez contribuera encore, selon toute évidence, à renouer sur cette terre favorisée la tradition interrompue du passé.

Le continent européen trouvera son compte à cette transformation. Une grande compagnie, si riche soit-elle, se fortifie toujours lorsqu'elle s'adjoint un nouvel associé porteur d'un riche apport. La grande compagnie, c'est l'Europe ; l'associé nouveau, c'est l'Égypte ; l'apport, c'est le produit futur de l'industrie et de l'activité égyptiennes.

Cet apport, il s'agit de l'augmenter, dans notre intérêt même ; et c'est à ce but que peuvent s'employer ceux qui ont visité l'Égypte et qui savent ce qu'on peut attendre d'elle.

Bien des pages seront sans doute encore écrites dans ce sens ; bien des propositions ont été mises en avant. Nous n'a-

vons d'autre prétention en publiant les lignes qui vont suivre que de signaler à l'attention publique un point capital sur lequel doivent spécialement, selon nous, se porter toutes les préoccupations premières : nous voulons parler de l'organisation judiciaire en Égypte.

Mais avant de discuter et d'exposer cette importante question, nous croyons utile d'expliquer d'une manière nette la raison qui nous y a déterminé. Préoccupé uniquement de l'isthme de Suez et des intérêts français et égyptiens qui s'y rattachent, nous avons voulu toucher à toutes les questions qui peuvent éclairer l'opinion sur cette importante entreprise.

Dans le compte des dépenses du canal de Suez, nous n'avons pu faire un inventaire de son avoir ; aussi avons-nous considéré comme devant être négligés le matériel et les terrains de la Compagnie.

En effet, quelle valeur appliquer à ce sol quand nous savions pertinemment que la Compagnie ne pouvait pas de longtemps en retirer un profit quelconque, par suite de la législation consulaire qui pèse sur l'Égypte, par conséquent sur la Compagnie maritime. Cependant ce serait manquer à notre devoir et au but que nous avons voulu atteindre que de ne pas expliquer cette situation, que de ne pas combattre au besoin les difficultés et rallier à cette cause commune tous les porteurs de titres du canal maritime de l'isthme de Suez.

Par la sentence arbitrale de l'Empereur, la superficie des terrains de la Compagnie a été arrêtée à 10,714 hectares.

Sur ces 10,714 hectares,

Port-Saïd en possédait.	430 hect.
Ismaïlia.	1,155 —
Suez.	310 —
Kantara.	64 —
	1,950 hect.

Sur tout le parcours du canal, des deux côtés, avec emplacements plus étendus sur certains points.. . . .	8,755 —
Total. . . . . =	10,714

Aux termes de cette sentence, la Compagnie avait la jouissance de ces 10,714 hectares et pouvait les aliéner ou les louer jusqu'au complet remboursement des dépenses de création et d'appropriation.

Ces dépenses de création et d'appropriation, sans nous en faire les juges, et laissant la responsabilité des évaluations à qui de droit, ont été évaluées à 100 millions de francs, ainsi que l'a publiquement fait connaître M. de Lesseps en assemblée générale d'actionnaires.

La Compagnie avait donc le droit de mettre en vente ou en location une partie de ces terrains; mais dès que le produit de ces ventes ou locations aurait atteint le chiffre de 100 millions, plus les intérêts des sommes avancées de ce chef, toute vente devait être suspendue.

La situation était telle, lorsque le khédive, par la convention du 23 avril 1869, consentit à mettre en commun avec la Compagnie tous les terrains de l'isthme, tant à bâtir que propres à former un centre quelconque de population, pour être vendus avec bénéfices ou loués, et les produits partagés également entre le gouvernement égyptien et la Compagnie du canal de Suez.

Cette convention ne doit avoir son plein effet que lorsque les négociations engagées entre le khédive et les puissances européennes pour la réforme judiciaire auront été menées à terme.

Et en effet, en l'état actuel de la juridiction en Égypte, il est presque impossible d'exploiter régulièrement et sûrement un domaine. Chaque contestation entraîne l'intervention d'un code spécial : dix-sept juridictions différentes.

Pour pouvoir donner avec le plus d'exactitude possible la valeur *actuelle* des terrains dans l'isthme, nous citerons des faits dont on pourra déduire la conséquence.

A Port-Saïd des terrains ont été vendus, *par faveur exceptionnelle*, il y a deux ans, à la marine impériale et à de grandes compagnies de navigation, à raison de 50 fr. le mètre. Ces terrains ne sont pas les meilleurs de Port-Saïd.

Les conventions faites couramment par la Compagnie *depuis quatre ans* sont les suivantes :

A Port-Saïd et Suez :

Location des terrains à bâtir, avec obligation de construire dans les trois mois et condition de retour à la Compagnie:

3 francs le mètre par année pour une durée maximum de 10 ans.

A Ismaïlia, sur tout le reste de l'isthme, avec toujours les mêmes conditions de bâtir et de retour :

Pour	3 ans,	0 fr.	50 c.	par mètre et par année.	
—	5 ans,	1	»	—	—
—	10 ans,	1	50	—	—

A ces conditions, les demandes sont nombreuses, et les surfaces de Port-Saïd auraient été déjà absorbées si la Compagnie avait pu y donner suite.

Il y a là une source de richesse considérable dans l'avenir, mais à condition que l'Égypte aura une législation unitaire permettant la transmission des immeubles à des tiers, avec la certitude que le produit, soit d'une vente, soit d'un bail, soit d'une location, pourra rentrer dans les caisses de la Compagnie.

Telle n'est pas la situation actuelle. Rien de semblable n'est possible ; jamais les actionnaires ne retireront un produit quelconque du sol qu'ils possèdent si la réforme judiciaire récla-

mée par l'Égypte n'est pas garantie et sanctionnée par l'Europe, et notamment par la France.

La Compagnie universelle du canal maritime de Suez est une compagnie égyptienne, soumise aux mêmes obligations et conditions judiciaires que le gouvernement et le peuple égyptiens.

La Compagnie ne peut être assurée de ses droits envers les diverses nationalités qu'autant qu'elle pourra faire respecter partout les règlements relatifs au bon ordre et à la sûreté du passage à travers le canal.

Il faut qu'elle ait au moins une certaine force pour réprimer les abus et les contraventions.

Cette garantie ne pourra être obtenue que par l'existence d'une justice indépendante, impartiale, commune à tous ceux qui passent ou qui habitent sur la terre égyptienne.

Il nous reste à examiner si le khédive peut donner à la Compagnie maritime cette justice et cette sécurité que nous réclamons pour elle.

XIX

L'ORGANISATION JUDICIAIRE EN ÉGYPTE

— SUITE —

Paris, le 17 février 1870.

Nous avons dit que la Compagnie du canal maritime de Suez est une compagnie égyptienne, soumise aux mêmes obligations et conditions judiciaires que le peuple et le gouvernement égyptien ; qu'elle a besoin, pour appliquer ses tarifs, faire respecter ses règlements et mettre en valeur les 10,714 hectares de terrains qu'elle possède, d'une juridiction unique, donnant toute sécurité pour son exploitation.

Le khédive peut-il donner cette sécurité et cette justice ? Impossible ! il ne la possède pas pour lui-même ! Et les explications qui vont suivre en fourniront la preuve.

L'Égypte a été régie jusqu'en 1848 par les capitulations, sorte de traités d'amitié que François Ier conclut en 1535 avec la Porte, et qui furent maintenus dans leurs principales dispositions successivement sous Charles IX, Henri III, Henri IV, Louis XIII, Louis XIV et en dernier lieu sous Louis XV, en 1740.

Nous ne voulons pas entreprendre ici d'analyser les capitulations, dont le but, à l'époque où elles furent élaborées,

était moins de protéger les sujets du roi de France établis dans le Levant que de jeter la base d'un traité d'alliance politique.

Aussi, considérant ces divers traités comme vermoulus par le temps et répondant aux besoins d'un autre âge, nous allons expliquer quelle est la situation de l'Égypte au point de vue de la juridiction actuelle.

Au 1er octobre 1867, S. Exc. Nubar-Pacha, ministre des affaires étrangères en Égypte, adressait au vice-roi une note sur la régularisation à opérer dans les rapports judiciaires entre étrangers et indigènes.

Cette note, communiquée au cabinet des Tuileries et au cabinet de Saint-James, fut bien aceueillie, et une lettre de lord Stanley au colonel Standon prouve les sympathies de l'Angleterre pour la réforme que le gouvernement égyptien veut introduire ; la France, de son côté, institua une commission chargée de faire à M. le ministre des affaires étrangères un rapport sur la question. Six commissaires furent nommés à cet effet le 3 décembre 1867 : MM. E. Duvergier, président de section au conseil d'État, président de la commission ; — C. Tissot, sous-directeur des travaux politiques au ministère des affaires étrangères ; — Max Outrey, agent et consul général de France en Égypte ; — Sandbreuil, procureur général près la cour d'Amiens ; — Feraud-Giraud, conseiller à la cour impériale d'Aix.

Cette commission a tenté d'élever à la hauteur d'un droit judiciaire acquis les différents règlements survenus depuis 1535 entre les puissances et la Porte, connus sous l'ancienne dénomination féodale de *capitulations*.

Les honorables membres qui la composaient ne se sont pas posés en réformateurs, mais simplement en jurisconsultes interprétant la valeur des règlements, et sans trop se préoccu-

per des difficultés pratiques que rencontrait l'application de de la justice consulaire.

Dons la note que M. le ministre des affaires étrangères adressait au vice-roi, en date du 1er octobre 1867, sur la régularisation à opérer dans les rapports entre étrangers et indigènes, il s'exprimait ainsi :

« Jusqu'ici les puissances ont su saisir chaque occasion de venir à l'appui du développement matériel et moral en Égypte ; aujourd'hui, mises en présence de l'état réel du pays, en se refusant à l'établissement de la plus précieuse des garanties sociales, elles mettraient à néant non-seulement le progrès mais l'existence de l'Égypte. »

En tenant il y a trois ans un semblable langage, le premier ministre d'Ismaïl, l'homme libéral qui, depuis son arrivée au pouvoir, ne cesse de prodiguer son temps et son intelligence au profit du pays, Nubar-Pacha enfin, dont plus d'un ministre européen pourrait envier les capacités politiques et l'ardeur laborieuse, se faisait-il illusion sur l'étendue des dangers courus par l'Égypte et s'en exagérait-il l'importance ?

Quels étaient-ils d'ailleurs et comment avaient-ils pris naissance, ces dangers considérables, dont la perspective effrayait le premier ministre au point de lui faire non-seulement désespérer de ramener l'Égypte au rang des nations civilisées, mais même prédire la chute certaine et définitive, cette fois, d'un peuple dont l'histoire a été si grande et pourrait être si splendide encore ?

L'organisation judiciaire, telle était la pierre d'achoppement que Nubar-Pacha rencontrait sur sa route, tel était l'obstacle dont il signalait l'existence, tout en indiquant les moyens de le surmonter, quelque sérieux qu'il fût. Et que l'on n'aille pas croire qu'il se soit abusé ! Les gens qui, du fond de leur cabinet, prétendent juger sainement les questions les plus dé-

licates de la politique étrangère, trompés qu'ils ont été sans doute par les faux rapports de certains intéressés, ont pu dire que Nubar-Pacha s'était plu à grossir le péril, et que là où il prétendait avoir besoin d'une réforme radicale quelques dispositions secondaires sauraient prévenir le mal.

Mais il suffit de visiter l'Égypte; il suffit d'interroger le commerçant indigène, et même les commerçants étrangers de différentes nationalités; il suffit de suivre dans l'exercice de leurs fonctions les fonctionnaires subalternes, de voir la police indigène impunément insultée, maltraitée, battue par l'Européen, ce dernier très-souvent couvert par la protection de son consul; il suffit de voir tous les règlements de voierie méprisés, la justice égyptienne méconnue et l'Européen vivre en despote sur cette terre qui l'enrichit, pour comprendre que Nubar-Pacha a dit vrai et que, si les puissances occidentales ne s'entendent pour porter remède à ce déplorable état de choses, c'en est encore fait de la malheureuse Égypte.

On remplirait un volume si l'on voulait citer tous les exemples d'abus dont l'Égyptien est victime par suite de l'application arbitraire de la juridiction consulaire.

Tantôt c'est un assassin qui, surpris au moment du crime, est réclamé par son consulat. Le coupable est reconduit dans son pays, où il expie son crime par quelques mois de prison; puis il revient amnistié et libre de reprendre le cours de ses méfaits.

Tantôt c'est un voleur qui, arrêté par la police égyptienne, la nargue, l'insulte et se vante auprès des *cawas* eux-mêmes de revenir bientôt se venger de ceux qui l'on fait prendre. Ajoutons qu'il exécute souvent sa menace.

Un gendarme indigène veut-il veiller à l'exécution des règlements de police; adresse-t-il des remontrances à l'Européen fautif, celui-ci le bat, réclame l'appui de son consul, qui

souvent, au nom de l'honneur national, réclamera la punition du battu.

Un des cafés importants du Caire est tenu par un Grec qui a un meurtre sur la conscience. Il a tué dans une rixe un homme à coups de couteau. Jamais son consul n'a osé l'inquiéter.

Car, c'est ici le lieu de le dire, la plupart des consuls sont plus ou moins à la discrétion de leurs nationaux, les uns par crainte, les autres par un sentiment ridicule d'orgueil mal placé.

Voilà où en est l'Égypte. Elle n'est soumise en vérité ni aux volontés de la Porte ottomane ni à celles du khédive; elle est, pour ainsi dire, gouvernée par les Européens.

Un Européen occupe un logement dans la maison d'un indigène. Il ne paye pas de loyer. Toutes les réclamations du propriétaire demeurent vaines en face du refus obstiné du locataire. Cette situation se prolonge souvent pendant des mois, l'Européen volant ainsi l'indigène et ne voulant ni payer ni vider les lieux.

De même, si un Européen prend une ferme à bail, il peut, s'il en a la fantaisie, bénéficier longtemps des produits de la ferme sans jamais payer les fermages.

Si le gouvernement vend à un étranger résidant au Caire, à un Français par exemple, une certaine quantité de terrains payables à terme, et si l'acheteur ne fait pas honneur à ses engagements, un procès s'engage, lequel se juge en France, et, naturellement, le gouvernement gagne son procès.

Mais pendant le cours du procès les terrains ont été revendus à un Italien. Procès à refaire en Italie cette fois ; le procès est gagné à nouveau. Mais l'Italien a revendu à un Anglais ; tout est à recommencer, et ainsi de suite.

Un étranger a-t-il quelques contestations avec le gouverne-

ment, les administrations du pays, les daïrias, ou certains hauts personnages : il refuse — car il en a le droit — l'intervention des tribunaux locaux.

Dans ces différents cas, les réclamations ne peuvent se produire que par voie diplomatique, et c'est le consul de l'étranger qui soutient les prétentions du requérant contre le gouvernement qui les conteste. Cela peut-il s'appeler de la justice régulière ! Faut-il s'étonner après cela que le gouvernement égyptien ne veuille plus confier à des étrangers les grands travaux d'utilité publique ? A la moindre difficulté, au lieu de voir ses intérêts débattus contradictoirement devant un tribunal régulier et impartial, le gouvernement serait à la tête d'un débat diplomatique soulevé par tel ou tel consul.

Depuis quatre ans le vice-roi, ainsi contraint par les sentences consulaires, a payé 70 millions d'indemnité.

Nous n'inventons pas, nous n'amplifions rien. Nous pourrions au besoin citer des noms et produire des témoignages.

Comprend-on maintenant que le ministre Nubar-Pacha ait le droit de parler de la situation douloureuse où se trouve le gouvernement égyptien, et soit fondé à dire qu'à moins d'un nouvel état de choses, à moins de réformes fondamentales dans l'organisation actuelle de la justice, l'Égypte est menacée dans son existence ? L'indigène, par sa religion, par ses mœurs, par ses habitudes, et aussi par la tradition du passé, éprouve pour l'Européen un certain sentiment de répulsion instinctive. L'indigène n'accepte d'ailleurs qu'avec défiance les progrès qui lui viennent de l'Occident ; et, n'ayant pas conscience de ce qu'il doit à l'Européen, il souffre d'autant plus des violences que celui-ci lui fait subir.

Que demande donc Nubar-Pacha dans la note qu'il adresse au vice-roi ? Il demande que la protection dont il est bon que l'on couvre la personne des étrangers ne s'exerce pas au détri-

ment de l'indigène. Il demande que la justice du pays ne soit pas éternellement paralysée par l'arbitraire ; il demande que la Compagnie universelle du canal maritime, abritée par une bonne juridiction, puisse faire grandir les branches de ses ressources par le développement des concessions diverses qui lui ont été octroyées.

XX

L'ORGANISATION JUDICIAIRE EN ÉGYPTE

— SUITE —

Paris, le 18 février 1870.

A notre avis, les anciens règlements sur le commerce du Levant ont fait leur temps et ne répondent plus aux besoins de notre civilisation ni à l'importance de nos relations internationales avec l'Égypte. On remarque, en étudiant les capitulations de 1535, que la France entourait les priviléges concédés à ses sujets des mesures les plus restrictives. Nous ne discutons plus ici dans l'intérêt unique de l'Égypte, mais bien dans celui de la France.

Les capitulations ont eu pour conséquences la création de monopoles incroyables, qui, profitant d'abord au corps diplomatique, aux ambassadeurs, passa ensuite aux mains de la chambre de commerce de Marseille, ce qui fut loin de constituer un progrès. On va en juger par l'exposé suivant :

La chambre de commerce de Marseille, une fois saisie de ce monopole, le réglementa de telle manière que quelques négociants de cette ville en profitèrent exclusivement.

Aussi pendant les trois siècles qui suivirent les capitulations de 1535 notre commerce dans les Échelles fut pour ainsi

dire nul. Quelques privilégiés, seuls, trafiquèrent sur les côtes barbaresques, où pas un négociant, étranger à leur petit cercle, ne pouvait s'établir sans avoir fourni un cautionnement variant, selon le cas, de 40,000 à 60,000 francs. Nous étions bien loin, à cette époque, des traités de commerce et du libre échange. La restriction avait pris un tel empire, qu'aucun Français ne pouvait même entreprendre le voyage du Levant sans dépendre d'une maison cautionnée, c'est-à-dire privilégiée par la chambre de commerce de Marseille, héritière des droits féodaux du corps diplomatique et des ambassadeurs. Les chefs des maisons devaient résider à Marseille. Les comptoirs étaient tenus par de simples régisseurs, ce qui avait pour but d'empêcher le monopole commercial d'échapper à la chambre.

Si le privilége et le monopole profitent à quelques-uns, c'est toujours au détriment des masses qu'ils s'exercent.

Notre commerce du Levant était, en 1835, nul, ou à peu près nul, et, sans l'ordonnance du 18 avril même année, obtenue du roi Louis-Philippe par le ministre Duchâtel, ordonnance qui eut pour effet de renverser le système de restriction et le privilége que la chambre de commerce de Marseille exploitait, notre principale ville commerciale de France n'aurait pas vu tripler sa population ni grandir dans de gigantesques proportions son commerce avec le Levant ; l'Égypte n'aurait pas atteint le degré de civilisation et de prospérité que nous lui connaissons aujourd'hui.

En 1662 on ne comptait à Constantinople que six maisons françaises, faisant un commerce de 600,000 piastres, soit 150,000 francs.

En 1778 nos établissements dans le Levant étaient tellement affaiblis que le gouvernement français crut devoir déclarer que l'existence de deux maisons dans chaque Échelle suf-

fisait pour constituer la nation française, investie, de concert avec les consuls, de pouvoirs importants.

En 1789, époque de notre plus grande prospérité commerciale dans le Levant, 80 maisons françaises y étaient établies, et les Échelles n'étaient peuplées que par un millier de nos nationaux.

En 1821 la France n'avait plus dans le Levant que 25 maisons cautionnées, dont une seule en Égypte.

Depuis l'abolition des restrictions, soit depuis 1836, la population européenne, qui était de 3,000 âmes, s'élevait en 1867 à 200,000 âmes pour l'Égypte seulement. Le commerce européen, tant avec la Turquie qu'avec l'Égypte, dépasse aujourd'hui des centaines de millions.

Ces chiffres ont leur éloquence. Vouloir maintenir l'Égypte dans les anciens usages, c'est vouloir l'impossible ; c'est vouloir opposer une barrière à la civilisation, lorsque, au contraire, on devrait lui préparer la route pour en faciliter la marche et le développement.

Aussi l'accueil que la commission de 1867 fit à la proposition du gouvernement égyptien, présentée par Nubar-Pacha, nous a à la fois surpris et étonné ; mais, sans vouloir analyser le travail de la première commission, il est néanmoins utile de rappeler que la commission, dans le paragraphe 9 de son rapport intitulé : *Situation de l'Égypte au point de vue de la possibilité et de l'efficacité des réformes proposées*, « allègue que le pouvoir administratif et le pouvoir judiciaire ne sont point séparés. Dans la situation actuelle une distinction entre ces pouvoirs, fût-elle écrite dans le texte des lois, ne passerait pas dans la pratique. »

On peut facilement répondre à cette objection. A notre avis, l'immixtion des consuls est seule cause du mal, puisque les capitulations ne sont plus appliquées et que le corps consulaire

s'est emparé depuis 1848 de la justice civile et de la justice criminelle.

La commission met en doute la possibilité d'établir dans un pays une bonne organisation judiciaire sans que d'abord ce pays ait été doté d'une bonne organisation administrative, sans qu'il jouisse de sages institutions politiques et sans qu'un ordre parfait dans les différents services publics y soit institué.

La commission de 1867 a commis, à notre avis, une grave erreur. Se chargerait-elle de fonder une bonne administration dans un pays qui n'aurait ni lois ni règlements? La commission a pris évidemment les effets pour la cause. Nous lui répondrons : Faites de bonnes lois, ayez une bonne justice, et vous aurez ensuite, comme conséquence naturelle, une bonne administration et peut-être même de bonnes institutions politiques.

La commission objecte encore que le vice-roi a un pouvoir sans limite, qu'il n'a d'autres règles que sa volonté, et que cette volonté souveraine pourrait, dans bien des cas, peser sur la conscience des juges.

Est-ce bien ici le lieu d'adresser ces reproches au vice-roi, qui accomplit en ce moment même, sans y être en aucune façon forcé, une véritable révolution morale, sœur, bien certainement, d'une prochaine révolution politique? Il faudrait, au contraire, remercier le souverain qui demande des lois pour protéger son peuple, convaincu qu'il est d'ailleurs que la nouvelle législation limite sa propre autorité.

Le khédive a senti qu'il ne pouvait à la fois représenter la politique et la justice. Il a fait appel à vos lumières, à votre loyauté, à vos tendances libérales et progressistes, et vous, légistes européens, vous êtes demeurés sourds à son appel ! Vous avez été à la fois injustes et imprudents, vous n'avez pas com-

pris que l'intérêt de la France était, en cette circonstance, intimement lié à l'intérêt de l'Égypte. Ismaïl a voulu engager ses successeurs. Il pousse le libéralisme aux dernières limites du possible, eu égard au degré de civilisation que possède son peuple ; et c'est précisément parce qu'il voudrait s'avancer plus avant dans la voie libérale qu'il cherche des moyens d'accroître la civilisation égyptienne. Ces moyens, il les a trouvés, il vous les a soumis, et vous les avez repoussés.

La commission s'est retranchée encore derrière cet argument : le vice-roi est un souverain qui se mêle à toutes les industries, à tous les commerces; en cette qualité, il pourrait être amené lui-même à figurer comme partie intéressée dans les procès; il ne faut donc pas que la justice puisse dépendre de lui.

Cet argument est plus spécieux que solide, ainsi que l'a dit Nubar-Pacha ; la justice émanerait du gouvernement sans dépendre de lui.

D'ailleurs, les magistrats qui rendraient la justice seraient en partie choisis dans la magistrature européenne. Ce serait donc avoir bien mauvaise opinion de cette magistrature que de la croire capable de céder à une pression, fût-elle souveraine. La publicité des jugements des tribunaux civils et des arrêts de la cour présente, du reste, de sérieuses garanties à cet égard. Au surplus, il est plus difficile de corrompre dix juges qu'un seul individu.

Le vice-roi, dit encore la commission, est à la tête des grandes industries du pays. Mais les tribunaux de commerce français ne sont-ils pas présidés et formés par les plus grands négociants ou industriels des villes où ils siégent? A Paris, à Lille, à Lyon, à Marseille, à Bordeaux les tribunaux de commerce sont ainsi composés, et on ne s'est jamais plaint, que nous sachions, de la façon dont la justice y est rendue. Ce qui

se passe en France se passerait également en Égypte. Le vice-roi saurait subir, en tant que commerçant et industriel, la loi qu'il aurait donnée à son pays avec le consentement de toute l'Europe, et il fournirait à ses sujets l'exemple de la soumission aux décisions de la justice.

Les hommes politiques du pays, tous également mêlés aux grandes entreprises, imiteraient la conduite du souverain, et la loi serait d'autant plus respectée par le peuple, que les grands seraient les premiers à se courber devant elle.

La commission déclare encore, que consentir aux réformes proposées, serait léser dans leurs intérêts les Européens établis en Égypte et qui ont engagé des capitaux considérables sur la foi de traités et d'usages qui leur offraient des garanties dont on ne saurait les priver.

Nous acceptons encore moins cette défaite. Redouter l'application du code Napoléon approprié aux besoins de l'Égypte par des tribunaux en majeure partie composés d'Européens, c'est faire gratuitement la critique de notre Code ; d'un autre côté, on ne saurait laisser un vaste pays sans lois, partant sans justice, sous le simple prétexte qu'il ne faut point gêner quelques négociants européens. Il faut mieux comprendre la nécessité de donner le pas à l'intérêt général sur l'intérêt particulier. Si l'on consultait, au reste, les Européens, nous ne serions pas étonné de les voir applaudir aux réformes proposées.

XXI

L'ORGANISATION JUDICIAIRE EN ÉGYPTE

— SUITE —

Paris, le 19 février 1870.

Nous avons fait connaître le résultat à peu près négatif des travaux de la commission française relativement aux réformes de la juridiction du 3 décembre 1867.

Mais Nubar-Pacha n'est pas un homme d'État ordinaire; ce rapport ne devait pas le décourager. Aussi, depuis cette époque jusqu'en octobre 1869, il n'a cessé de publier des mémoires, d'adresser des notes aux cabinets européens et particulièrement au ministre des affaires étrangères du cabinet français. Sa persévérance a été couronnée de succès, et elle a abouti cette fois à faire nommer, non pas une commission uniquement française, mais bien une commission internationale, à l'effet d'examiner les propositions du gouvernement égyptien tendant à réformer l'administration de la justice en Égypte.

Cette commission était ainsi composée :

S. Exc. Nubar-Pacha, ministre des affaires étrangères du khédive, président;

M. le chevalier G. de Shreiner, agent et consul général d'Autriche-Hongrie;

M. Thérémin, agent et consul général de la Confédération de l'Allemagne du Nord en Égypte;

M. le docteur Nerenz, vice-consul de la Confération de l'Allemagne du Nord au Caire;

M. le colonel Stanton, agent et consul général de S. M. britannique en Égypte;

Sir Philip Francis, juge à la cour suprême de S. M. britannique, à Constantinple;

M. de Martino, agent et consul général d'Italie en Égypte;

M. Giaccone, conseiller à la cour royale d'appel de Brescia;

M. de Lex, consul général de Russie en Égypte;

M. Arthur Tricou, consul de France au Caire;

M. Pietri, consul-juge, vice-président du tribunal consulaire français à Alexandrie.

Quelques-uns de nos lecteurs auront peut-être lu dans *la Liberté* du 29 janvier dernier l'exposé général des questions soumises à la commission, présenté par S. Exc. Nubar-Pacha, ministre des affaires étrangères, aux différents agents diplomatiques des gouvernements européens.

Nous ne voulons pas reproduire ici ce document, déjà publié une première fois. Mais pour éviter des recherches à nos lecteurs nous résumerons, aussi brièvement qu'il nous sera possible, les différentes observations soumises par S. Exc. Nubar-Pacha à la diplomatie européenne.

Il est important, en effet, pour la clarté de notre discussion, que tout au moins les points saillants de l'exposé du ministre égyptien soient bien présents à l'esprit de tous ceux qui nous font l'honneur de nous suivre dans l'isthme de Suez.

Les indigènes sont actuellement soumis, en Égypte, à dix-sept juridictions distinctes, et, en cas d'appel, à seize cours de

justice siégeant à l'étranger. De là impossibilité presque absolue pour les indigènes de nouer avec les Européens des relations commerciales et industrielles qui, tout en profitant à l'Europe entière, faisaient en même temps la grandeur et la prospérité de l'Égypte. De là aussi, pour le gouvernement égyptien, difficulté d'établir des règlements municipaux ou de police sans lesquels on ne saurait arriver à une bonne administration. Les consuls, aussi bien que le gouvernement égyptien, ont été contraints de reconnaître — avec plus ou moins de bon vouloir — que des réformes étaient désirables.

L'objet de la commission est de statuer sur la nature, sur l'importance de ces réformes, sans toutefois engager en rien les décisions des différents gouvernements.

La base de tout gouvernement, c'est la bonne distribution de la justice. S. A. le khédive, dont l'attention a été éveillée par les réclamations, non-seulement des indigènes, mais des consuls eux-mêmes, sur la difficulté, l'impossibilité de résoudre certaines contestations, certains différends, propose le remède à cet état de choses et le soumet à l'examen des commissaires, comptant sur leur esprit éclairé pour obtenir d'eux un jugement impartial.

Pour les modifications à introduire dans l'organisation judiciaire, on prendrait pour base le tribunal de commerce qui fonctionne depuis très-longtemps, en améliorant d'ailleurs ce qu'il peut y avoir de défectueux dans sa composition.

C'est ainsi qu'au lieu d'y faire siéger des négociants indigènes et européens, on nommerait cinq juges : trois choisis par le gouvernement parmi la magistrature européenne, et les deux autres parmi les indigènes. Un de ces derniers aurait la présidence.

Les garanties que présenterait un pareil tribunal sont nombreuses. Tel ou tel gouvernement pourrait toujours refuser

son autorisation au magistrat choisi, de telle sorte que les juges européens siégeraient avec le consentement de leur propre gouvernement. Les débats seraient publics, la défense entièrement libre.

Un tribunal de ce genre siégerait à Alexandrie, un autre au Caire, un troisième à Zagazig ou à Ismaïlia. Une cour d'appel de composition identique siégerait à Alexandrie.

Greffiers et huissiers seraient choisis parmi les officiers ministériels.

Toute cause civile et commerciale entre indigènes, entre indigènes et étrangers, entre les administrations du gouvernement et les indigènes, serait portée devant ces tribunaux, qui pourraient aussi connaître des procès entre étrangers de différentes nationalités.

Les contraventions seraient jugées par un tribunal de simple police.

Les causes criminelles et correctionnelles dépendraient d'un tribunal spécial, organisés tous deux suivant la même méthode avec cette seule différence qu'un jury serait adjoint au dernier de ces tribunaux.

Telles sont les différentes propositions faites au nom du gouvernement de Son Altesse, par S. Exc. Nubar-Pacha, parlant aux commissaires européens.

La commission internationale instituée pour l'examen des réformes que le gouvernement égyptien demande d'introduire dans l'administration de la justice en Égypte s'est réunie pour la première fois le 28 octobre 1869; elle a siégé neuf fois et clôturé sa dernière séance le 17 janvier dernier.

Le résumé des divers procès-verbaux peut s'exprimer ainsi :

« La commission a adopté en principe le projet d'une juridiction unique en Égypte. Des tribunaux de première instance

et une cour d'appel seront institués à Alexandrie, au Caire et à Zagazig ou Ismaïlia.

« Il sera créé une cour de révision.

« Les magistrats européens seront partout en majorité. Les langues officielles seront la langue du pays, le français et l'italien.

« Une question longuement débattue a été celle de la nomination et du choix des juges. Il a été décidé que cette nomination appartiendrait au gouvernement égyptien.

« On a admis la nécessité de nommer près de la cour et de chaque tribunal des experts assermentés et des huissiers chargés du service de l'audience, de la signification des actes et de leur exécution.

« Un point des plus importants que la commission ait réglé est celui qui touche aux attributions consulaires.

« Désormais, au cas de jugements prononcés, les consulats respectifs seront prévenus du jour et de l'heure des exécutions concernant leurs nationaux. *Mais ils ne pourront jamais s'opposer à l'exécution des sentences rendues, et, au cas d'absence de leur part, il serait passé outre.*

« Une durée de cinq ans de fonctionnement a été prévue comme période d'essai pour le nouveau régime. Enfin le code criminel a été réservé. »

Ainsi peuvent se traduire les dispositions sommaires du projet de la commission. Cette commission n'était, on le sait, que consultative; le rapport a été approuvé à l'unanimité des membres.

Il s'agit maintenant que les cabinets respectifs de chaque commissaire sanctionnent le rapport du 17 janvier.

Quand on lit ce document on est réellement frappé des garanties que l'Égypte donne aux puissances européennes pour le fonctionnement de la justice : en somme, ce sont des juges

européens choisis parmi les plus éclairés qui composeront les tribunaux égyptiens.

Il est bon de donner ici les tendances manifestées par les objections des différents commissaires pendant la discussion des séances.

Le commissaire anglais s'est toujours montré conciliant; pouvait-il en être autrement? Si on lit la dépêche de lord Stanley au colonel Stanton, on y trouve les lignes suivantes :

« Les capitulations n'ont jamais prétendu priver le gouvernement local de juridiction sur les étrangers en toutes matières, soit civiles, soit criminelles, pour lesquelles ils se trouvaient en collision avec les lois du souverain territorial. Elles réservaient pourtant aux étrangers, comme protection contre l'arbitraire des tribunaux locaux, un certain droit de concours ou de surveillance qui pût agir comme un frein, et contre les abus. Dans le cours du temps, ce frein, et spécialement en Égypte, est devenu le grand abus.

« Par degré, l'autorité des tribunaux locaux a été usurpée ou mise de côté par les empiétements d'une juridiction extraterritoriale.

« Voilà l'état des choses auxquelles le gouvernement égyptien désire porter remède, *et le gouvernement ne peut être plus disposé à faire cette entreprise que le gouvernement de Sa Majesté n'est disposé à le seconder*.

« Le gouvernement de Sa Majesté n'a aucune prédilection pour une juridiction territoriale, même circonscrite dans les termes de la lettre stricte des limites des capitulations. Le gouvernement de Sa Majesté saluera avec la plus grande satisfaction un tel progrès dans le système judiciaire de l'Égypte, et qui justifie sa renonciation à toute action judiciaire en Égypte, et à laisser les contestations de ses propres sujets et les cri-

mes qu'ils pourraient commettre à la juridiction exclusive du gouvernement local, ainsi que cela se pratique dans les autres pays. »

Si ce n'était la crainte d'être long, toute la lettre de lord Stanley aurait sa place dans ces colonnes ; elle est conçue en des termes libéraux et larges, et fait le plus grand honneur aux principes de liberté sur lesquels repose le gouvernement anglais.

Le commissaire français, M. Tricou, soulève dans le débat certaines difficultés, et n'accepte que difficilement les décisions de la majorité de ses collègues. Du reste, les instructions données par le prince de la Tour-d'Auvergne en date des 12 août 1869 et 6 octobre même année justifient parfaitement l'attitude du commissaire français.

Les cabinets italien, allemand, autrichien et russe se rallieront sans peine — nous le supposons du moins — aux décisions de ceux de *France* et d'*Angleterre*.

C'est là le point délicat. Si la lettre de lord Stanley est sincère, — ce dont nous ne pouvons douter, — le vice-roi est sûr de l'adhésion de l'Angleterre à son projet de réforme. Le cabinet du 2 janvier ne peut, à notre avis, que suivre l'exemple de l'Angleterre.

Agir autrement serait non-seulement méconnaître la vérité, fouler aux pieds la demande et les garanties de bonne juridiction qu'offre l'Égypte en prenant pour composer ses tribunaux parmi les juges les plus éclairés de l'Europe.

Ce serait méconnaître ce qu'on doit à nos nationaux et aux nombreux intéressés à l'isthme de Suez.

Ce serait vouloir que la grande Compagnie qui a réuni la mer Méditerranée à la mer Rouge, c'est-à-dire l'Orient à l'Occident, succombe sous le poids des difficultés inextricables

créées par dix-sept juridictions placées politiquement et juridiquement dans des situations différentes.

Il ne peut sortir d'un aussi grand nombre de juridictions qu'embarras, confusion, désordre.

Pour maintenir son droit dans l'exploitation du canal, les risques d'une instance judiciaire au premier degré sont sérieux; mais les inconvénients d'un appel sont bien autrement graves; car, après avoir plaidé successivement devant les dix-sept consuls, obligée de connaître leur dix-sept juridictions, pour se défendre au deuxième degré, la Compagnie serait forcée d'aller devant les tribunaux des dix-sept États représentés par ces dix-sept consuls. Encore faut-il prévoir un troisième degré de juridiction dans les pays où il existe un tribunal de cassation.

La sécurité des relations de la Compagnie avec toutes les nationalités aussi bien que celles du peuple égyptien ne peut être préservée que par l'unité de législation, l'unité de jurisprudence, l'unité des juridictions.

Si l'état actuel se maintenait, non-seulement la Compagnie éprouverait des difficultés sans nombre dans le mode d'exploitation du canal, principale source de ses revenus, mais elle serait également paralysée dans la seconde branche de ses recettes, c'est-à-dire dans la vente et la location de ses terrains.

Sans l'unité des principes de législation, de juridiction et de jurisprudence, la propriété immobilière reste à l'état précaire, car on ne peut sans danger lui confier un capital quelconque; partant l'Européen ne peut devenir propriétaire foncier en Orient.

La grande route du commerce entre l'Orient et l'Occident ne peut rester déserte et improductive en présence de cet im-

mense mouvement que vont créer les relations de l'Inde et de l'Europe.

Le gouvernement français comprendra-t-il qu'il dépend de lui de semer la richesse là où aujourd'hui est la solitude, la stérilité?

La sécurité des rapports de la Compagnie avec les navigateurs ne peut être livrée à l'indiscipline des intérêts particuliers, encouragés par l'impuissance d'une véritable anarchie judiciaire.

Ici les intérêts de la Compagnie sont d'accord avec ceux de l'Égypte; c'est le vœu du commerce et l'existence de toute une nation.

Si, contre toute attente, le cabinet français ne comprenait pas qu'il importe de résoudre promptement cette grande question et le devoir que lui impose la demande d'une telle réforme, nous n'hésiterions pas à conseiller à la Compagnie, au besoin aux porteurs de titres, de prendre l'initiative d'une pétition adressée au gouvernement, afin qu'il comprît bien que la question qui s'agite est une cause juste au point de vue égyptien, et de la plus haute gravité en ce qui concerne les intéressés de l'isthme de Suez.

Si M. de Lesseps, par la loyauté de son caractère, a inspiré une grande confiance aux capitaux français, ne peut-on pas dire que cette confiance s'est encore développée par la protection ostensible que le gouvernement impérial a donnée à l'exécution de cette grande œuvre? Naguère encore, quand les flots des deux mers ont traversé la terre égyptienne, la présence de l'Impératrice dans l'isthme ne signifiait-elle pas pour tous les souscripteurs d'actions, d'obligations ou bons de délégations :

« La France est là ; elle veille sur la sécurité de l'isthme et sur les grands intérêts qu'il représente. Elle ne permettra

pas que ce canal serve à l'ambition d'une puissance quelconque, car il est la voie civilisatrice des deux hémisphères ? »

Il n'est donc pas possible aujourd'hui de supposer que le gouvernement français abandonnera l'Égypte dans la crise suprême qu'elle traverse et dont la solution intéresse à un si haut degré les capitaux français. Le cabinet libéral du 2 janvier, sans mentir à son programme, aux principes d'indépendance et de liberté dont il nous parle chaque jour, ne peut sacrifier la cause d'un peuple, qui est aussi celle de l'Europe et particulièrement celle de la France.

XXII

L'ORGANISATION JUDICIAIRE EN ÉGYPTE

— SUITE —

Plusieurs personnes nous ont écrit pour nous demander comment on doit procéder pour faire connaître au gouvernement la situation des intéressés du canal de Suez relativement à la question du juridiction.

Sans vouloir anticiper ici sur les prérogatives de la Compagnie du canal maritime de Suez, mais, continuant avec indépendance l'œuvre que nous avons commencée, voici notre réponse :

Sans retard, si nous étions compagnie, actionnaires, obligataires, souscripteurs de bons de délégations ou intéressés à un titre quelconque, nous adresserions la pétition suivante à l'Empereur par l'intermédiaire du président de la Compagnie du canal maritime de l'isthme de Suez, avec prière d'en remettre un duplicata aux ministres de la justice et des affaires étrangères :

« Sire,

« L'achèvement du canal de l'isthme de Suez a naturelle-

ment éveillé l'attention de tous les actionnaires, obligataires et détenteurs de bons de délégation.

« Nous avons examiné la situation financière de la Compagnie, évalué les produits que le trafic du canal pouvait assurer aux actionnaires, les dépenses restant à faire pour le mettre en parfait état de navigation, et la situation juridique qui régit nos intérêts en Égypte.

« Cette étude nous a amenés, non pas à une déception, ce serait trop dire et mal récompenser les efforts des honorables administrateurs qui sont à la tête de cette grande entreprise, mais à reconnaître que les produits sont incertains pour longtemps encore ; que le canal demandera pendant plusieurs années un entretien important ; que son avenir dépendra de la transformation de la marine à voiles en marine à vapeur ; que les relations commerciales entre l'Orient et l'Occident ne peuvent se créer en un jour, et que si, enfin, les espérances de M. de Lesseps sont confirmées par les résultats, les actionnaires, la Compagnie et l'Égypte auront à traverser encore bien des jours d'incertitude ; peut-être faudra-t-il même avoir recours à de nouvelles demandes de fonds pour consolider une œuvre, qui, tout en faisant la gloire de l'Égypte et de la France, n'en est pas moins lourde à porter.

« Mais si notre patriotisme va jusqu'au sacrifice pour faire triompher l'œuvre de progrès et de civilisation que Votre Majesté a patronnée, nous venons, Sire, prier votre gouvernement d'intervenir dans une question vitale pour la Compagnie de l'isthme de Suez : il s'agit de la réforme judiciaire en Égypte.

« Nous savons aujourd'hui que tant que la juridiction actuelle ne pas sera réformée, tant que les intérêts français intimement liés à ceux de l'Égypte n'auront pas pour garantie et pour protection la loi basée sur les réformes demandées

par l'Égypte aux cours étrangères, les propriétés considérables que la Compagnie possède dans ce pays *seront sans valeur*.

« Nous avons aussi appris que l'application du tarif actuel pour le passage du canal peut donner lieu à de nombreux abus ; que la juridiction consulaire offre dans son application des difficultés sans nombre ; que nos intérêts sont soumis à dix-sept juridictions différentes, ce qui ne peut créer que confusion et désordre.

« En cas de procès, la Compagnie aurait non-seulement à plaider devant les dix-sept tribunaux consulaires d'Égypte, mais encore, en cas d'appel, avec les dix-sept États représentés par leurs dix-sept consuls.

« L'avenir du canal ne peut être livré aux caprices des navigateurs ; ce serait une véritable confusion, disons le mot, une anarchie juridique.

« Par la sentence arbitrale rendue par Votre Majesté, la compagnie du Canal maritime est propriétaire de 10,714 hectares, placés autour des villes de Port-Saïd, Kantara, Ismaïlia et sur toute la longueur du canal dans l'isthme.

« M. de Lesseps estime ce sol à une somme considérable, et tant que les réformes juridiques ne seront pas sanctionnées par les gouvernements européens, aucune vente de ces terrains ne pourra être faite à des tiers ; en conséquence, la sentence impériale, toute prévoyante qu'elle soit pour les intérêts français, sera paralysée dans tous ses effets en ce qui concerne les 10,714 hectares concédés par le gouvernement égyptien.

« Nous avons sous les yeux, Sire, les conclusions du rapport que la commission internationale vient d'adresser aux cabinets d'Europe sur cette importante question.

« Que Votre Majesté nous permette d'en rappeler ici les termes :

« La commission a adopté en principe le projet d'une juridiction unique en Égypte. Des tribunaux de première instance et une cour d'appel seront institués à Alexandrie, au Caire et à Zagazig ou Ismaïlia.

« Il sera créé une cour de révision.

« Les magistrats européens seront partout en majorité. Les langues officielles seront la langue du pays, le français et l'italien.

« Une question longuement débattue a été celle de la nomination et et du choix des juges. Il a été décidé que cette nomination appartiendrait au gouvernement égyptien.

« On a admis la nécessité de nommer près de la cour et de chaque tribunal des experts assermentés et des huissiers chargés du service de l'audience, de la signification des actes et de leur exécution.

« Un point des plus importants que la commission ait réglés est celui qui touche aux attributions consulaires.

« Désormais, au cas de jugements prononcés, les consulats respectifs seront prévenus du jour et de l'heure des exécutions concernant les nationaux, *mais ils ne pourront jamais s'opposer à l'exécution des sentences rendues, et, au cas d'absence de leur part, il serait passé outre.*

« Une durée de cinq ans de fonctionnement a été prévue comme période d'essai pour le nouveau régime. Enfin le code criminel a été réservé. »

« Ainsi peuvent se traduire les dispositions sommaires du projet de la commission, qui a été approuvé par l'unanimité de ses membres.

« L'Angleterre, si on en croit une lettre de lord Stanley, ne laisse aucun doute sur son concours.

« Il nous semble, Sire, que l'intervention de Votre Majesté et de son gouvernement ne peut faire défaut à une œuvre qui est, dans une certaine mesure, celle de l'Empire, par la protection constante que Votre Majesté n'a cessé d'accorder à ce gigantesque et utile travail, où tant d'intérêts français sont engagés.

« Nous vous supplions donc, Sire, de bien vouloir saisir de

cette question MM. les ministres de la justice et des affaires étrangères, car de leur décision dépendent la sécurité et l'avenir de 451 millions engagés par l'Égypte et la France dans une opération financière éminemment civilisatrice, et qui constitue un grand progrès pour le commerce du monde.

« Confiants, Sire, dans la sollicitude de votre gouvernement, les actionnaires, obligataires et porteurs de bons de délégation, pour 330 millions, ont l'honneur d'être, etc.

« Signataires :

« *Tous les porteurs de titres et les intéressés.* »

Voilà ce que nous conseillons aux actionnaires d'écrire et de demander sans aucun retard ; c'est leur droit et leur devoir.

M. de Lesseps est homme à n'avoir pas négligé un point aussi capital pour l'avenir de la grande exploitation qu'il dirige. Nous savons que dans un discours prononcé à Port-Saïd le 19 novembre dernier, devant presque toutes les notabilités européennes, il a défendu ou plutôt réclamé l'unité de la juridiction égyptienne.

La Compagnie ne pourra donc qu'applaudir à une telle mesure, car nous n'avons rien avancé, rien écrit qui ne soit basé sur la plus stricte vérité.

Oui, la concession du canal maritime aura une existence précaire, difficile, tant qu'elle sera sans loi pour la régir et sans force pour la soutenir contre les exigences étrangères, l'indiscipline des intérêts particuliers étant encouragée, comme nous l'avons déjà dit, par l'impuissance d'une véritable anarchie judiciaire.

Quand on pense que c'est la France, ou plutôt la diplomatie du ministère des affaires étrangères de l'ancien régime, qui

a opposé la plus grande résistance aux réformes proposées par Nubar-Pacha, on se demande si les bureaux français ne sont pas plus forts que le pouvoir. Vouloir qu'en 1870 l'Égypte soit régie au moyen de règlements affaiblis par le temps et détruits par les empiétements consulaires et par l'abus, autant dire à la terre : Tu ne marcheras plus! Quand l'Europe entière aspire à la liberté et aux réformes, quand le libre échange envahit et déchire toutes les lois protectionistes, la diplomatie ne peut vouloir arrêter dans sa marche la vie politique d'un peuple par des règlements sans cesse violés par ceux qui sont chargés de les appliquer et qui remontent à 335 ans.

Aussi avons-nous l'espoir que le ministère du 2 janvier ne dédaignera pas l'honneur d'élever la réforme judiciaire en Égypte à la hauteur d'un grand acte politique, et cette fois il sera approuvé par tous ceux qui ont dans l'âme des sentiments de justice, d'indépendance et de liberté.

XXIII

LES ATTAQUES D'UN JOURNAL FINANCIER

A la date du 24 février, un journal financier a incriminé l'article que nous avons écrit dans *la Liberté* le 14 du même mois, et formant le chapitre XVIII de notre publication.

On nous fait dire le contraire de ce que nous pensons, le contraire de ce que nous écrivons. On nous dit qu'en vertu de la convention du 22 février 1866, *la juridiction égyptienne n'a rien à faire avec les terrains de l'isthme ;* que nous sommes les agents de MM. de Lesseps et Lavalley ; on nous prête l'intention d'avoir voulu faire croire aux actionnaires qu'une somme de cent millions avait été appliquée spécialement aux travaux d'appropriation des terrains dont la Compagnie est concessionnaire, seul moyen pour M. de Lesseps de justifier les énormes dépenses du canal.

Nous pensons que tout homme honnête, en nous lisant, appréciera notre impartialité et la loyauté que nous avons apportée dans l'examen d'une œuvre qui, à tant de titres, intéresse la France. — Notre devoir est de démontrer au lecteur la sincérité de nos assertions.

Certainement, quand on tronque un ou plusieurs paragra-

phes d'un article, il est facile d'en dénaturer l'expression et l'intention ; on en jugera.— *Voici en quels termes*, dit le journal en question, *M. Paul Borde s'exprime dans son numéro du 14 courant* :

« Par la sentence arbitrale de l'Empereur, la superficie des terrains de la Compagnie a été arrêtée à 10,714 hectares.

Sur ces 10,714 hectares,

Port-Saïd avait.	430 hect.
Ismaïlia.	1,155 —
Suez.	310 —
Kantara.	64 —
Sur tout le parcours du canal, des deux côtés, avec emplacements plus étendus sur certains points..	8,755 —
Total.	10,714 hect.

« *Aux termes de cette sentence, la Compagnie a la jouissance de ce 10,714 hectares, et peut les aliéner ou les louer jusqu'au complet remboursement des dépenses de création et d'appropriation.*

« Ces dépenses de création et d'appropriation, sans nous en faire les juges, et laissant la responsabilité des évaluations à qui de droit, ont été évaluées à 100 millions de francs, ainsi que l'a fait publiquement connaître M. de Lesseps en assemblée générale d'actionnaires.

« La Compagnie avait donc le droit de mettre en vente ou en location une partie de ces terrains ; mais dès que le produit des ventes ou locations aurait atteint le chiffre de 100 millions, plus les intérêts des sommes avancées de ce chef, toute vente devait être suspendue. »

En opposition de ce paragraphe, on produit le texte de la sentence arbitrale.

« Que, pour donner aux besoins de l'exploitation une entière et complète satisfaction, il faut que la Compagnie puisse établir, à proximité des canaux, des dépôts, des magasins, des ateliers, des ports dans les lieux où leur utilité sera reconnue, et, enfin, des habitations convenables pour les gardiens, les surveillants, les ouvriers chargés des travaux d'entretien, pour tous les préposés à l'administration ;

« Qu'il est, en outre, convenable d'accorder comme accessoires des habitations, des terrains qui puissent être cultivés en jardins et fournir

des approvisionnements dans des lieux privés de toutes ressources de ce genre;

« Qu'enfin il est indispensable que la Compagnie puisse disposer de terrains suffisants pour y faire les plantations et les travaux destinés à protéger les canaux contre l'invasion des sables et à assurer leur conservation;

« Mais qu'il ne doit être rien alloué au delà de ce qui est nécessaire pour pourvoir amplement aux divers services qui viennent d'être indiqués; que la Compagnie ne peut avoir la prétention d'obtenir, dans des vues de spéculation, une étendue quelconque de terrains, soit pour les livrer à la culture, soit pour y élever des constructions, soit pour les céder lorsque la population sera augmenté;

« Que c'est en se renfermant dans ces limites qu'a dû être déterminé, sur tout le parcours des canaux, le périmètre des terrains dont la jouissance, pendant la durée de la concession, est nécessaire à leur établissement, à leur exploitation et à leur conservation. »

La conclusion qu'on a voulu tirer de cette apparence de contradiction, c'est que la Compagnie de l'isthme de Suez — contrairement à ce que nous avons écrit — n'a, ni le droit de céder, ni le droit de louer les 10,714 hectares attribués par la sentence impériale; on veut que ces 10,714 hectares soient un gage mort pour l'actionnaire.

En tenant un tel langage, on oublie que nous n'avons parlé de la sentence et des évaluations de cent millions, attribués par la Compagnie aux terrains d'appropriation, qu'au point de vue historique; que nos arguments, répondant à la situation actuelle et non à la situation ancienne, reposent sur des conventions qui y font suite et, notamment, sur celle du 23 avril 1869, — convention qui implique la question de juridiction et qui ouvre *à l'actionnaire une source de richesse que la sentence lui refusait.*

Pour justifier la fausse interprétation qu'on fait de nos paroles, on a sciemment retranché le paragraphe qui fait suite aux alinéas incriminés, et qui prouve bien qu'en indiquant les

frais d'appropriation comme devant être remboursés, nous parlions au passé et non au présent. Qu'on en juge par le paragraphe supprimé, dont la teneur suit :

« La situation était telle, lorsque le khédive, par la convention du 23 avril 1869, consentit à mettre en commun avec la Compagnie tous les terrains de l'isthme, tant à bâtir que propres à former un centre quelconque de population, pour être vendus avec bénéfice ou loués, et les produits partagés également entre le gouvernement égyptien et le canal de Suez, — convention qui ne doit avoir son plein effet que lorsque les négociations engagées entre khédive et les puissances européennes pour la réforme judiciaire auront été menées à terme[1]. »

Nous étions donc fondé à dire que la Compagnie avait le droit de vendre et de céder, en vertu de la convention du 23 avril 1869, et que le sort des actionnaires est intimement lié à la question de juridiction. Il n'en serait pas ainsi, que, pratiquement, cela ne se passerait pas autrement, puisque l'Égypte ne possède pas de juridiction capable de faire respecter les contrats qui pourraient intervenir entre la Compagnie et les tiers. — Bien que la seule loi des parties soit aujourd'hui la convention du 23 avril 1869, nous n'abandonnons même pas le bénéfice de l'article 12, article que nos adversaires nous opposent et que nous reproduisons *in extenso*. On comprendra alors que la Compagnie était forcée par son contrat de donner une évaluation aux frais d'appropriation de la convention du 22 février 1866.

ART. 12. — CONVENTION DU 22 FÉVRIER 1866.

« Dans l'intérêt du commerce, de l'industrie ou de la prospère exploitation du canal tout particulier aura la faculté, moyennant l'autorisation préalable du gouvernement et en se soumettant aux règlements adminis-

[1] Voir la Convention à la page 188.

tratifs ou municipaux de l'autorité locale, ainsi qu'aux lois, usages et impôts du pays, de s'établir soit le long du canal maritime, soit dans les villes élevées sur son parcours, réserve faite des francs-bords, berges et chemins de halage ; ces derniers devant rester ouverts à la libre circulation, sous l'empire des règlements qui en détermineront l'usage.

« Ces établissements, du reste, ne pourront avoir lieu que sur les emplacements que les ingénieurs de la Compagnie reconnaîtront n'être pas nécessaires aux services de l'exploitation et à charges par les bénéficiaires de rembourser à la Compagnie *les sommes dépensées par elle pour la création et l'appropriation desdits emplacements.* »

Il ressort de cet article que la Compagnie avait le droit de céder ou louer ses terrains, conformément à la sentence impériale, puisque la convention du 22 février en est l'interprétation, « à la charge par les bénéficiaires de rembourser à la Compagnie les sommes dépensées par elle pour la création et l'appropriation desdits emplacements. »

Qu'on se reporte par la pensée à la situation respective des parties en 1864 et 1866.

A ce moment la Compagnie et l'Égypte étaient en défiance. Cette dernière venait d'être condamnée à une indemnité de 84 millions ; mais les promoteurs de la réunion des deux mers ne pouvaient pas rester longtemps séparés ; aussi l'Égypte et la Compagnie maritime de Suez ne tardèrent pas à reprendre confiance entre elles et, regardant l'avenir en face, elles comprirent que la sentence impériale, en ce qui concerne les propriétés, était d'une exécution difficile. Dès lors M. de Lesseps et le vice-roi eurent le bon esprit de faire successivement diverses conventions qui ont eu pour effet de rendre possible et pratique une position inextricable.

La sentence impériale est du 6 juillet 1864 ; le 30 janvier 1866 une convention de délimitation est signée entre M. de Lesseps et Nubar-Pacha ; la commission de délimitation

porta à 10,714 hectares la surface des terrains, fixée par la sentence à 10,214.

En 1866 intervient la convention du 22 février dont nous venons de parler, établissant le principe du remboursement des frais d'appropriation à quiconque voudrait s'établir dans l'isthme.

La Compagnie, en faisant reconnaître ce principe, assurait aux actionnaires une ressource importante. Mais ici des difficultés pratiques se présentent : comment opérer pour recevoir le produit des cessions en l'absence d'une équitable juridiction ? D'autre part, le khédive, sachant que ses rapports avec les Européens l'entraînent toujours au payement d'indemnités, quand il contracte avec eux, aurait refusé son autorisation aux demandeurs ou acquéreurs ; en admettant même que la loi ait pu protéger la Compagnie maritime et que le bon vouloir du khédive fût acquis, — comment fixer le prix des terrains ?

C'est alors que le vice-roi et le directeur de la Compagnie, d'un commun accord, fixèrent, comme base d'opération, les frais d'appropriation des terrains de l'isthme à 100 millions environ.

Sans méconnaître la valeur du sol, nous avons laissé à M. de Lesseps la responsabilité de son évaluation. On nous dit que notre diplomatie consiste à avoir voulu laisser supposer que les cent millions étaient sortis de la caisse de la Compagnie, avec affectation spéciale aux travaux d'amélioration du sol concédé. Nous répondrons, pour être polit : c'est inexact; nous n'avons jamais dit que cent millions étaient sortis de la caisse des actionnaires pour préparer le sol destiné à la revente ; — nous ne servons aucun drapeau et nous ne nous faisons la caution de personne.

Nous disons que, pour fixer la rentrée possible des recettes

des cessions ou locations de terrains, il fallut attribuer une valeur aux terres. On ne pouvait pour cela prendre pour base de cette rentrée les ventes et baux antérieurs : il n'y avait pas de précédent; on a donc procédé par une estimation de la plus-value acquise, provenant des travaux indirects mais profitables aux 10,714 hectares.

Exemple :

Le creusement de Port-Saïd a donné lieu à 5 millions de mètres cubes de déblais qui ont servi à conquérir des surfaces sur la mer et agrandir la faible épaisseur du Lido qui séparait la Méditerranée des lacs Menzaleh. La surface de cette conquête est de 430 hectares, dont 319 sur la rive d'Afrique et 111 sur la rive d'Asie, soit 4,300,000 mètres carrés.

Les terrains se vendent à Port-Saïd de 20 à 50 francs; qu'on apprécie quelle fortune cela pourra représenter un jour, si, à l'exemple de l'Amérique, de l'Australie, les émigrations se dirigent vers l'Orient.

Ici pas de concurrence possible; au Nord comme au Sud, la mer, l'espace, le vide.

Port-Saïd a 8 à 10,000 âmes; les frais d'installation de l'isthme ont coûté au début 23 millions. Depuis, quelles sommes de toute nature n'a-t-on pas dépensées au port, aux établissements complémentaires? Tous ces travaux n'ont-ils pas donné une plus-value énorme et créé une dépense indirecte considérable? Fallait-il donc, pour complaire à nos détracteurs, dire : Avant l'isthme ces terrains valaient zéro, prenez-les aujourd'hui au même prix? Un tel langage nous paraîtrait être le comble de l'absurde.

Quand M. Haussmann perçait une rue aux frais de la ville, revendait-il le terrain au prix d'achat, on donnait-il le sol des anciennes places et rues pour rien, sous prétexte que ces

places et ces rues ne lui avaient créé aucun débours direct et spécial. — Tel est à peu près le langage qu'on nous tient.

A Kantara, la Compagnie a 64 hectares de terrain sur la côte d'Asie ; n'a-t-il pas fallu ici niveler le sol et les terres provenant du canal ?

A Ismaïlia la Compagnie possède :

Sur le canal de jonction	160 hectares.
A Ismaïlia proprement dit . . .	193 —
Au port d'Ismaïlia	583 —
A la traversée du lac Timsah . .	110 —
Au canal de service.	74 —
Total.	1120 hectares.

Soit : 11,200,000 mètres.

Les terrains se vendent actuellement de 10 à 30 francs ; la ville a déjà 6,000 habitants et elle est appelée à décupler en peu de temps.

A Suez la superficie totale est de 130 hectares sur la côte d'Afrique, et de 200 hectares sur celle d'Asie.

La différence, pour atteindre le solde des 10,714 forme une bande de 300 mètres à peu près parallèle au parcours du canal maritime.

Le principe de l'estimation des 100 millions attribués par M. de Lesseps aux terrains réunis de l'isthme ressort des dépenses indirectes et non directes, et qui a pour origine :

1° Tout le canal lui-même ;

2° Les travaux de Port-Saïd ;

3° Les déblais d'Ismaïlia pour y asseoir la ville;

4° Le nivellement de Kantara ;

5° Le terre-plein de Suez conquis au milieu de la mer Rouge ;

6° Le port de Suez ;

7° Le canal d'eau douce d'Ismaïlia à Suez;

8° La conduite d'eau d'Ismaïlia à Port-Saïd ;

9° La construction des villes qui se trouvent sur le parcours du canal, qui sont, à l'exception du vieux Suez, l'œuvre de la Compagnie.

N'avons-nous pas dit dans le seizième chapitre : « Bien que la Compagnie n'ait dépensé que 450 millions, les dépenses directes ou indirectes, y compris le concours de l'Égypte, s'élevaient à 560 millions. »

Ainsi, il est bien entendu que l'estimation des 100 millions que M. de Lesseps a donnée aux terrains, pour frais d'appropriation, était juste et équitable dans son principe. Quant aux chiffres, nous le répétons pour la troisième fois, nous avons fait nos réserves ; nous ne pouvons prédire l'avenir.

En présence de toutes les incertitudes d'une pareille appréciation, le rédacteur de la sentence impériale a sagement opéré, en laissant la porte ouverte à toute transaction entre les parties intéressées, et le soin de régler les points les plus délicats et dont ils étaient les meilleurs juges.

On avait bien prévu, car de cette entente est sortie la convention du 22 février 1866, ayant pour couronnement celle du 23 avril 1869, convention qui améliore considérablement la situation des actionnaires et rend réalisable et fructueuse une des principales branches de produit de la Compagnie de l'isthme de Suez.

Aussi, nous ne saurions trop recommander aux actionnaires de réunir tous leurs efforts communs, pour obtenir du ministère du 2 janvier satisfaction sur la question de la juridiction en Égypte.

CONVENTIONS

POSTÉRIEURES A LA SENTENCE IMPÉRIALE ET REVÊTUES DU FIRMAN.

CONVENTION DU 22 FÉVRIER 1866

Entre S. A. Ismaïl-Pacha, vice-roi d'Égypte, d'une part ;

Et la Compagnie universelle du canal maritime de Suez, représentée par M. Ferdinand de Lesseps, son président-fondateur, autorisé à cet effet par les Assemblées générales des actionnaires des 1er mars et 6 août 1864 et par décision spéciale du Conseil d'administration de ladite Compagnie, en date du 13 septembre 1864, d'autre part ;

A été exposé et stipulé ce qui suit :

Un premier acte de concession provisoire, en date du 30 novembre 1854, a autorisé M. de Lesseps à former une Compagnie financière pour l'exécution du canal maritime de Suez.

Un second acte de concession, en date du 5 janvier 1856, a déterminé le cahier des charges pour procéder à la formation de la Compagnie financière chargée d'exécuter les travaux du canal, et a donné l'autorisation d'exécuter les travaux du percement de l'isthme dès que la ratification de la Sublime-Porte serait obtenue. A cet acte étaient annexés les statuts de la Compagnie universelle, revêtus de l'approbation du vice-roi.

Un décret-règlement, en date du 20 juillet 1856, a déterminé l'emploi des ouvriers fellahs aux travaux du canal de Suez.

Une convention intervenue entre le vice-roi et la Compagnie, le 18 mars 1863, a rétrocédé au gouvernement égyptien la première section du canal d'eau douce, entre le Caire et le Ouady.

Une autre convention, datée du 20 mars 1863, a réglé la participation financière du gouvernement égyptien dans l'entreprise.

Enfin, une dernière convention, en date du 30 janvier 1866, a réglé :

1° L'usage des terrains réservés à la Compagnie, comme dépendances du canal maritime ;

2° La cession du canal d'eau douce, des terrains ou ouvrages d'art et constructions en dépendant, et la reprise par le gouvernement de l'entretien dudit canal ;

3° La vente du domaine du Ouady, au prix de 10,000,000 de francs ;

4° Les échéances des termes fixés pour le payement des sommes dues à la Compagnie.

La Sublime-Porte sollicitée, conformément à l'acte de concession du 5 janvier 1856, de donner sa ratification à la concession de l'entreprise du canal, a formulé, par une note en date du 6 avril 1863, les conditions auxquelles cette ratification était subordonnée.

Pour donner pleine satisfaction à cet égard à la Sublime-Porte, il s'est établi entre le vice-roi et la Compagnie une entente qu'ils ont consacrée et formulée dans la convention dont les clauses et stipulations suivent :

Article premier. — Est et demeure abrogé, dans son entier, le règlement en date du 20 juillet 1856 relatif à l'emploi des fellahs aux travaux du canal de Suez.

Est, en conséquence, déclarée nulle et caduque la disposition de l'article 2 de l'acte de concession du 5 janvier 1856, ainsi conçu : « Dans tous les cas, les quatre cinquièmes au moins des ouvriers employés aux travaux seront Égyptiens. »

Le gouvernement égyptien payera à la Compagnie, à titre d'indemnité et en raison de l'annulation du règlement du 20 juillet 1856 et des avantages qu'il comportait, une somme de 38,000,000 de francs.

La Compagnie se procurera désormais, suivant le droit commun, sans priviléges comme sans entraves, les ouvriers nécessaires aux travaux de l'entreprise.

Art. 2 — La Compagnie renonce au bénéfice des articles 7 et 8 de l'acte de concession du 30 novembre 1854 et des articles 10, 11 et 12 de celui du 5 janvier 1856.

L'étendue des terrains susceptibles d'irrigation concédés à la Compagnie par ces mêmes actes de 1854 et 1856 et rétrocédés au gouvernement, a été reconnue et fixée d'un commun accord à 63,000 hectares, sur lesquels doivent être déduits 3,000 hectares qui font partie des emplacements affectés aux besoins du canal maritime.

Art. 3. — Les articles 7 et 8 de l'acte de concession de 1854 et les articles 10, 11 et 12 de celui de 1856 demeurant abrogés, comme il est dit dans l'article 2, l'indemnité due à la Compagnie par le gouvernement

égyptien, par suite de la rétrocession des terrains, s'élève à la somme de 30,000,000 de francs, le prix de l'hectare étant fixé à 500 francs.

Art. 4. — Considérant qu'il est nécessaire de déterminer, pour le canal maritime, l'étendue des terrains qu'exigent son établissement et son exploitation dans des conditions propres à assurer la prospérité de l'entreprise ; que cette étendue ne doit pas être restreinte à l'espace qui sera matériellement occupé par le canal même, par ses francs-bords et par les chemins de halage ; considérant que pour donner aux besoins de l'exploitation une entière et complète satisfaction, il faut que la Compagnie puisse établir, à proximité du canal maritime, des dépôts, des magasins, des ateliers, des ports dans les lieux où leur utilité sera reconnue, et enfin des habitations convenables pour les gardiens, surveillants, les ouvriers chargés des travaux d'entretien et pour tous les préposés à l'administration ; qu'il est, en outre, convenable d'accorder, comme accessoires des habitations, des terrains qui puissent être cultivés en jardins et fournir quelques approvisionnements dans les lieux privés de toute ressource de ce genre ; qu'enfin il est indispensable que la Compagnie puisse disposer de terrains suffisants pour y faire les plantations et les travaux destinés à protéger le canal maritime contre l'invasion des sables et assurer sa conservation ; mais qu'il ne doit rien être alloué au delà de ce qui est nécessaire pour pourvoir amplement aux divers services qui viennent d'être indiqués ; que la Compagnie ne peut avoir la prétention d'obtenir, dans des vues de spéculation, une étendue quelconque de terrains, soit pour les livrer à la culture, soit pour y élever des constructions, soit pour les céder lorsque la population aura augmenté ;

Les deux parties intéressées se renfermant dans ces limites pour déterminer, sur tout le parcours du canal maritime, le périmètre des terrains dont la jouissance, pendant la durée de la concession, est nécessaire à l'établissement, à l'exploitation et à la conservation de ce canal ;

Sont, d'un commun accord, convenues que la quantité de terrains nécessaire à l'établissement, l'exploitation et la conservation dudit canal, est fixée, conformément aux plans et tableaux dressés, arrêtés, signés et annexés à cet effet aux présentes.

Art. 5. — La Compagnie rétrocède au gouvernement égyptien la seconde partie du canal d'eau douce située entre le Ouady, Ismaïlia et Suez, ainsi qu'elle lui avait déjà rétrocédé la première partie du canal située entre le Caire et le domaine du Ouady, par la convention du 18 mars 1863.

La rétrocession de cette seconde partie du canal d'eau douce est faite dans les termes et sous les conditions qui suivent :

1° La Compagnie est tenue de terminer les travaux restant à faire pour

mettre le canal du Ouady, Ismaïlia et Suez dans les dimensions convenues, en état de réception.

2° Le gouvernement égyptien prendra possession du canal d'eau douce, des travaux d'art et des terrains qui en dépendent, aussitôt que la Compagnie se croira en mesure de livrer ledit canal dans les conditions ci-dessus indiquées. Cette livraison, qui impliquera réception de la part du gouvernement égyptien, sera opérée contradictoirement entre les ingénieurs du gouvernement et ceux de la Compagnie, et constatée dans un procès-verbal relatant en détail les points par lesquels l'état du canal s'écartera des conditions qu'il devait réaliser.

3° Le gouvernement égyptien demeurera, à partir de la livraison, chargé de l'entretien dudit canal, soit

I. — De faire, dans le délai possible, toutes plantations, cultures et travaux de défense nécessaires pour empêcher la dégradation des berges et l'envahissement des sables, et de maintenir l'alimentation du canal par celui de Zagazig, jusqu'à ce que cette alimentation soit assurée directement par la prise d'eau du Caire ;

II. — D'exécuter les travaux de la partie qui lui a été rétrocédée par la convention du 18 mars 1863 et de mettre cette première section en communication avec la seconde, au point de jonction du Ouady ;

III. — D'assurer en toute saison la navigation en maintenant dans le canal une hauteur d'eau de $2^{m},50$ dans les hautes eaux du Nil, de 2 mètres à l'étiage moyen et de 1 mètre au minimum au plus bas étiage ;

IV. — De fournir, en outre, à la Compagnie, un volume de 70,000 mètres cubes d'eau par jour pour l'alimentation des populations établies sur le parcours du canal maritime, l'arrosage des jardins, le fonctionnement des machines destinées à l'entretien du canal maritime et de celles des établissements industriels se rattachant à son exploitation ; l'irrigation des semis et des plantations pratiqués sur les dunes et autres terrains non naturellement irrigables compris dans les dépendances du canal maritime ; enfin l'approvisionnement des navires qui passent par ledit canal ;

V. — De faire tout curage et travaux nécessaires pour entretenir le canal d'eau douce et ses ouvrages d'art en parfait état. Le gouvernement égyptien sera de ce chef substitué à la Compagnie en toutes les charges et obligations qui résulteraient pour elle d'un entretien insuffisant, étant tenu compte de l'état dans lequel le canal aura été livré, et du délai nécessaire aux travaux que cet état aura pu exiger.

Art. 6. — La Compagnie aura la servitude de passage sur les terrains que devront traverser les rigoles et conduites d'eau nécessaires au prélèvement des 70,000 mètres cubes d'eau dont il s'agit ci-dessus.

Art. 7. — Aussitôt après la livraison du canal d'eau douce, le gouvernement égyptien en aura la jouissance et disposera de la faculté d'y établir des prises d'eau ; la Compagnie, de son côté, aura pendant la durée des travaux du canal maritime et, au besoin, jusqu'à la fin de 1869, la faculté d'établir sur le canal d'eau douce des services de remorqueurs à hélice ou de toueurs pour les besoins de ses transports ou de ceux de ses entrepreneurs, et l'exploitation exclusive du transit des marchandises de Port-Saïd à Suez, et *vice versa*.

Après 1869, la Compagnie rentrera dans le droit commun pour l'usage du canal d'eau douce; elle n'aura plus sur ce canal que la jouissance appartenant aux Égyptiens, sans toutefois que jamais ses barques et bâtiments puissent être soumis à aucun droit de navigation.

L'alimentation d'eau douce en ligne directe à Port-Saïd sera toujours amenée par les moyens que la Compagnie jugera convenable d'employer à ses frais.

La Compagnie cesse d'avoir le droit de cession de prise d'eau, de navigation, de pilotage, de remorquage, de halage, ou stationnement à elle accordés sur le canal d'eau douce par les articles 8 et 17 de l'acte de concession du 5 janvier 1856.

Les bâtiments construits par la Compagnie pour ses services sur le parcours du canal d'eau douce de Zagazig à Suez sont cédés au gouvernement égyptien au prix de revient; ceux de ces bâtiments et dépendances qui seront nécessaires à la Compagnie pendant la période ci-dessus indiquée lui seront loués par le gouvernement au taux de 5 pour 100 l'an du capital remboursé.

Le canal d'eau douce ayant été ainsi complétement rétrocédé au gouvernement égyptien, son entretien étant à la charge dudit gouvernement, il pourra établir sur ledit canal et ses dépenses tels ouvrages fixes ou mobiles qu'il jugera convenable ; d'un autre côté, il devient inutile de déterminer, ainsi qu'on l'a fait pour le canal maritime, aucune étendue de terrain pour son entretien et pour sa conservation.

Art. 8. — L'indemnité totale due à la Compagnie, s'élevant à la somme de 84,000,000 de francs, lui sera payée par le gouvernement égyptien, ensemble avec le restant du montant des actions du gouvernement, au cas où la Compagnie ferait un appel de fonds la présente année, et les 10,000,000 de francs, prix de la vente du Ouady, de la manière indiquée au tableau dressé à cet effet, signé et annexé aux présentes.

Art. 9. — Le canal maritime et toutes ses dépendances restent soumis à la police égyptienne, qui s'exercera librement comme sur tout autre

point du territoire, de façon à assurer le bon ordre, la sécurité publique et l'exécution des lois et règlements du pays.

Le gouvernement égyptien jouira de la servitude de passage à travers le canal maritime sur les points qu'il jugera nécessaires, tant pour ses propres communications que pour la circulation du commerce et du public, sans que la Compagnie puisse percevoir aucun droit de péage ou autre redevance sous quelque prétexte que ce soit.

Art. 10. — Le gouvernement égyptien occupera, dans le périmètre des terrains réservés comme dépendances du canal maritime, toute position ou tout point stratégique qu'il jugera nécessaire à la défense du pays. Cette occupation ne devra pas faire obstacle à la navigation et respectera les servitudes attachées aux francs-bords du canal.

Art. 11. — Le gouvernement égyptien, sous les mêmes réserves, pourra occuper pour ses services administratifs (poste, douane, caserne, etc.) tout emplacement disponible qu'il jugera convenable, en tenant compte des nécessités de l'exploitation des services de la Compagnie ; dans ce cas, le gouvernement remboursera, quand il y aura lieu, à la Compagnie les sommes que celle-ci aura dépensées pour créer ou approprier les terrains dont il voudra disposer.

Art. 12. — Dans l'intérêt du commerce, de l'industrie ou de la prospère exploitation du canal, tout particulier aura la faculté, moyennant l'autorisation préalable du gouvernement et en se soumettant aux règlements administratifs ou municipaux de l'autorité locale, ainsi qu'aux lois, usages et impôts du pays, de s'établir soit le long du canal maritime, soit dans les villes élevées sur son parcours, réserve faite des francs-bords, berges et chemins de halage ; ces derniers devant rester ouverts à la libre circulation, sous l'empire des règlements qui en détermineront l'usage.

Ces établissements, du reste, ne pourront avoir lieu que sur les emplacements que les ingénieurs de la Compagnie reconnaîtront n'être pas nécessaires aux services de l'exploitation, et à charge par les bénéficiaires de rembourser à la Compagnie les sommes dépensées par elle pour la création et l'appropriation desdits emplacements.

Art. 13. — Il est entendu que l'établissement des services de douane ne devra porter aucune atteinte aux franchises douanières dont doit jouir le transit général s'effectuant à travers le canal par les bâtiments de toutes les nations, sans aucune distinction, exclusion ni préférence de personne ou de nationalité.

Art. 14. — Le gouvernement égyptien, pour assurer la fidèle exécution des conventions mutuelles entre lui et la Compagnie, aura le droit

d'entretenir à ses frais, auprès de la Compagnie et sur le lieu des travaux, un commissaire spécial.

Art. 15. — Il est déclaré, à titre d'interprétation, qu'à l'expiration des quatre-vingt-dix-neuf ans de la concession du canal de Suez et à défaut de nouvelle entente entre le gouvernement égyptien et la Compagnie, la concession prendra fin de plein droit.

Art. 16. — La Compagnie universelle du canal maritime de Suez étant égyptienne, elle est régie par les lois et usages du pays; toutefois, en ce qui regarde sa constitution comme Société et les rapports des associés entre eux, elle est, par une convention spéciale, réglée par les lois qui, en France, régissent les sociétés anonymes. Il est convenu que toutes les constestions de ce chef seront jugées en France par des arbitres avec appel comme sur-arbitre à la Cour impériale de Paris.

Les différends en Égypte entre la Compagnie et les particuliers, à quelque nationalité qu'ils appartiennent, seront jugés par les tribunaux locaux suivant les formes consacrées par les lois et usages du pays et les traités.

Les contestations qui viendraient à surgir entre le gouvernement égyptien et la Compagnie seront également soumises aux tribunaux locaux et résolues suivant les lois du pays.

Les préposés, ouvriers et autres personnes appartenant à l'administration de la Compagnie, seront jugés par les tribunaux locaux, suivant les lois locales et les traités, pour tous délits et contestations dans lesquels les parties ou l'une d'elles seraient indigènes.

Si toutes les parties sont étrangères, il sera procédé entre elle conformément aux règles établies.

Toute signification à la Compagnie par une partie intéressée quelconque en Égypte sera valablement faite au siége de l'administration à Alexandrie.

Art. 17. — Tous les actes antérieurs, concessions, conventions et statuts sont maintenus dans tous celles de leurs dispositions qui ne sont point en contradiction avec la présente convention.

Fait double au Caire, le vingt-deux février mil huit cent soixante-six.

Signé : Ismaïl.
Signé : Ferd. de Lesseps.

CONVENTIONS DU 23 AVRIL 1869

ET RÉALISATION DES 30 MILLIONS DE FRANCS DUS A LA COMPAGNIE

PREMIÈRE CONVENTION

Entre S. A. le Khédive d'Égypte,

Et M. Ferdinand de Lesseps, président-directeur de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez, agissant au nom et pour le compte de ladite Compagnie, en vertu des pleins pouvoirs qui lui sont délégués ;

A été convenu ce qui suit :

Article premier. — A partir du 1er octobre 1869, les importations que fera la Compagnie pour ses besoins, ainsi que pour ceux de ses entrepreneurs, ouvriers et employés, payeront les mêmes droits que toutes les importations faites en Égypte par tout sujet égyptien. La Compagnie renonce par conséquent aux franchises douanières exprimées dans l'article 13 de l'acte de concession du 5 janvier 1856, telles qu'elles ont été interprétées et réglementées par la décision rendue le 5 mars dernier par la Commission réunie au Caire à cet effet ; et sera soumise, en ce qui concerne les douanes ou octrois, à tous les impôts, taxes, ou règlements décrétés ou à décréter par le gouvernement.

La Compagnie continuera à jouir de la faculté, qu'ont d'ailleurs tous les sujets égyptiens, d'extraire des carrières appartenant au domaine public, sans payer aucun droit, les pierres, la chaux et le plâtre nécessaires à la construction ou à l'entretien des travaux.

Art. 2. — Les barques ou bâtiments de la Compagnie naviguant sur le canal d'eau douce antérieurement rétrocédé au gouvernement, seront traités comme tous les autres bâtiments ou barques du pays. Ils seront soumis à tous les droits, taxes, impôts ou règlements établis ou à établir. Il est entendu que la Compagnie n'aura à l'avenir à formuler aucune prétention particulière relativement audit canal d'eau douce.

Art. 3. — Du consentement des deux parties, il est entendu que la

Compagnie n'a pas d'autre objet que l'exploitation, l'entretien et l'augmentation du canal maritime. Elle rentre, par conséquent, dans le droit commun et renonce à toute exception, faculté ou privilége spécial. Ainsi le gouvernement fera désormais exclusivement le service de la poste et du télégraphe pour la Compagnie comme pour le public. — La Compagnie conservera toutefois la faculté d'avoir son télégraphe spécial pour ses services des travaux et du transit des navires dans le canal maritime.

Le droit de pêche dans les eaux du Canal maritime et dans les lacs qu'il traverse appartiendra exclusivement au gouvernement. Les barques de pêche devront seulement se conformer aux règlements de navigation publiés par la Compagnie dans le canal maritime.

Elles n'auront à payer à la Compagnie aucune taxe ou redevance pour leur stationnement ou leur navigation, mais elles devront s'abstenir de tout transport de passagers ou de marchandises, excepté du poisson pêché.

Art. 4. — L'usage des terrains dépendant du Canal maritime (soit les 10,214 hectares limités par la convention de février 1866, plus 300 hectares à ajouter à la superficie de Port-Saïd, et 200 hectares à ajouter à la superficie d'Ismaïlia) sera réglé par un arrangement spécial. Toutefois, les parties contractantes établissent ici :

1° Que les terrains dont la vente aura été décidée, seront divisés par lots dans les bureaux de vente des différentes villes du canal ;

2° Que le prix de la vente sera partagé entre le gouvernement et la Compagnie dans la proportion de 50 p. 100 du produit net ;

3° Que les acquéreurs ne pourront recevoir la délivrance de leurs lots et être considérés comme propriétaires qu'après avoir reçu les *hodjets* ou titres de propriété délivrés au Mehkemet, après payement du prix total de leur achat et sur la présentation de la quittance définitive ;

4° Que les acquéreurs des terrains seront placés exactement dans les mêmes conditions que les autres habitants de l'Égypte.

Art. 5. — La Compagnie renonce vis-à-vis du gouvernement égyptien à toute réclamation ou indemnité quelconque, tant pour son compte que pour celui de ses entrepreneurs pour lesquels elle se porte fort, pour tous faits ou prétendus préjudices antérieurs à la date de la présente convention.

Art. 6. — Les avantages résultant pour le gouvernement des articles précédents sont évalués d'un commun accord à une somme de 20 millions de francs.

Art. 7. — La Compagnie cède au gouvernement pour une somme de 10 millions de francs :

1° Tous les hôpitaux construits dans l'isthme, avec leur matériel ;

2° Toutes les maisons et constructions appartenant à la Compagnie, à Ras-el-Ech, au kilomètre 34, à Kantara, au lac Ballah, à Ferdane, à El-Guisr, au Chantier 6, à Gébel-Mariam, à Toussoum, au Sérapéum, à Geneffé, à Chalouf, au kilomètre 84 de la plaine de Suez;

3° La carrière et le port du Mex avec le matériel d'exploitation;

4° Les magasins et établissements de Boulac et de Damiette.

Art. 8. — La Compagnie s'engage à livrer au gouvernement les immeubles qui font l'objet de la présente cession, libres de tout litige ou location.

Art. 9. — Dans les constructions cédées ci-dessus au gouvernement, dans l'isthme, par la Compagnie, celle-ci pourra occuper les logements nécessaires à ses services d'exploitation. L'inventaire en sera dressé, d'accord avec le gouvernement, par l'agent supérieur de la Compagnie. La Compagnie payera annuellement au gouvernement une somme égale à 5 p. 100 de la valeur desdites constructions, sur l'estimation faite d'un commun accord, ainsi que cela a été fait pour les constructions du canal d'eau douce. Quand le besoin qui les aura fait occuper aura cessé, la Compagnie les rendra au gouvernement dans le même état où elle en aura pris livraison.

Art. 10. — Le payement des 30 millions de francs stipulés dans les articles 6 et 7 s'effectuera par le gouvernement à la Compagnie du canal de Suez par la remise immédiate d'autant de coupons d'intérêts d'actions de ladite Compagnie qu'il en faudra pour acquitter cette somme, en capital et intérêts, à raison de 10 p. 100 l'an, et détachés des 176,602 actions de la Compagnie du canal de Suez dont le gouvernement est propriétaire.

Les coupons à remettre seront ceux qui commenceront à échoir le 1er janvier 1870.

Moyennant cet abandon des coupons, ainsi qu'il vient d'être exprimé, le président-directeur donne dès à présent, au nom de la Compagnie, bonne et valable quittance au khédive de ladite somme de 30 millions de francs.

Fait double au Caire, le 23 avril 1869.

Signé : Ismaïl.
Signé : Ferdinand de Lesseps.

DEUXIÈME CONVENTION

Entre S. A. Ismaïl-Pacha, khédive d'Égypte,
Et M. Ferdinand de Lesseps, président-directeur de la Compagnie du

canal maritime de Suez, agissant au nom et pour le compte de ladite Compagnie, en vertu des pleins pouvoirs qui lui sont délégués ;

A été convenu ce qui suit :

Article premier. — Pourront être mis en vente les terrains à bâtir réservés à la Compagnie universelle le long du canal maritime par la convention de février 1866, propres à la construction des villes, stations et établissements privés, et autres que ceux qui seront jugés nécessaires à l'exploitation du canal maritime.

A ces terrains seront adjoints 300 hectares à Port-Saïd, et 200 hectares à Ismaïlia, qui seront déterminés par le gouvernement, de manière à ne porter aucun préjudice aux nécessités de la défense et du service militaire.

Lesdites ventes seront autorisées dès que les négociations pendantes avec les puissances auront déterminé le mode de juridiction à établir en Égypte entre étrangers et indigènes.

Art. 2. — Ces terrains réunis formeront un fonds commun et seront successivement mis en vente, en raison des demandes et des besoins des populations.

Art. 3. — Les produits nets de ces ventes seront également partagés entre le khédive et la Compagnie, comme il sera dit ci-après.

Art. 4. — La distribution des terrains et leur répartition pour la mise en vente devront être préalablement soumises à l'approbation du khédive.

Art. 5. — A cet effet, une commission composée de deux membres choisis par le khédive, et deux membres par la Compagnie, sera déléguée pour déterminer, arrêter, limiter sur les divers points les plus susceptibles d'agglomération d'habitants les lots qui seront mis en vente dans l'intérêt commun.

Le travail de cette commission sera soumis à l'approbation du khédive.

Art. 6. — La commission dont il est question dans l'article précédent, sera également chargée de l'administration des terrains, de la mise en vente, des adjudications, des recouvrements, de la comptabilité et généralement de tout ce qui concerne la conduite de ces terrains.

Toutes les décisions de ladite commission devront être prises au moins par deux de ses membres, à savoir par un de ceux choisis par le khédive et un de ceux choisis par la Compagnie.

Art. 7. — Conformément aux dispositions de la convention du 22 février 1866, prohibant dans l'isthme tout établissement colonial d'une nationalité quelconque, les ventes ne pourront être qu'individuelles et destinées exclusivement à des établissements privés. Le maximum pour une famille en est fixé à un hectare pour constructions et à un hectare pour

jardin, s'il y a lieu. Dans les villes le maximum reste fixé à un hectare pour les deux destinations.

Art. 8. — Les ventes s'effectueront soit de gré à gré, soit par voie d'adjudication publique au comptant ou à des termes convenus entre l'acheteur et la commission; toutes les fois qu'il y aura concurrence d'offres pour un même terrain, la mise en adjudication sera obligatoire.

Le mode d'adjudication sera fixé par un règlement d'administration publique déterminé par le khédive.

Dans le cas de vente à terme, la commission de vente fera les réserves nécessaires pour conserver au gouvernement et à la Compagnie, jusqu'à complet payement, leur privilége de vendeurs tant sur le terrain que sur les constructions.

Art. 9. — Tous les frais et dépenses auxquels donneront lieu la création et le fonctionnement de la commission seront avancés par la Compagnie; avant tout partage, le montant de ces avances sera prélevé et versé dans la caisse de la Compagnie.

Art. 10. — Tous les six mois, un état de situation de la caisse, de sommes dues et du mouvement des ventes sera dressé par la commission et transmis au gouvernement comme à la Compagnie.

Art. 11. — Après approbation de cet état par le gouvernement et la Compagnie, les sommes qu'il laissera disponibles seront versées, moitié au trésor égyptien, et moitié dans la caisse de la Compagnie.

Fait double au Caire, le 23 avril 1869.

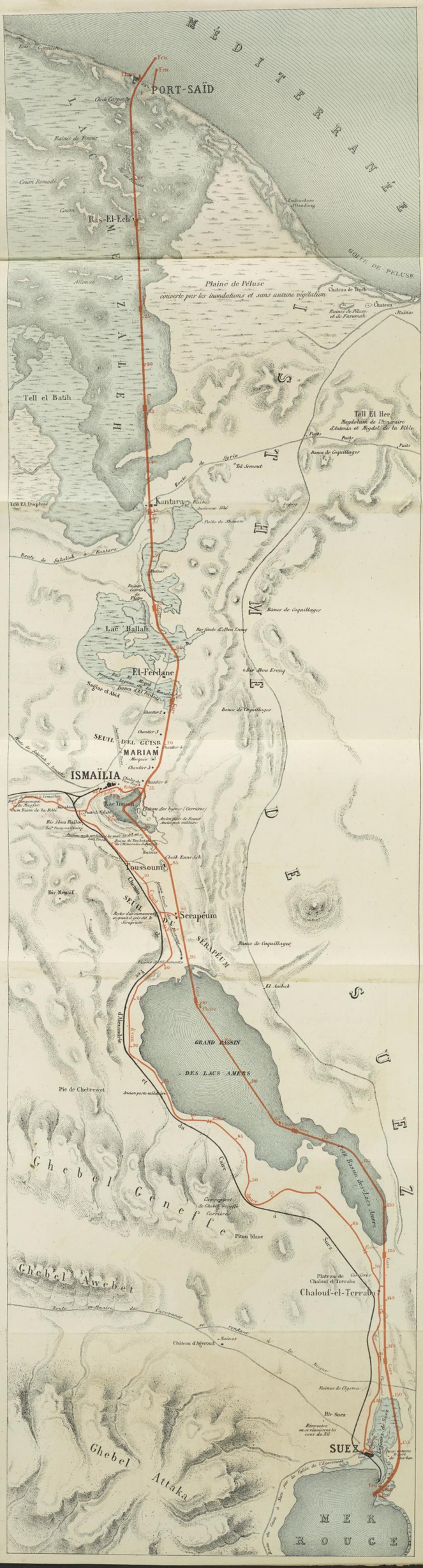
Signé : Ismaïl.
Signé : Ferdinand de Lesseps.

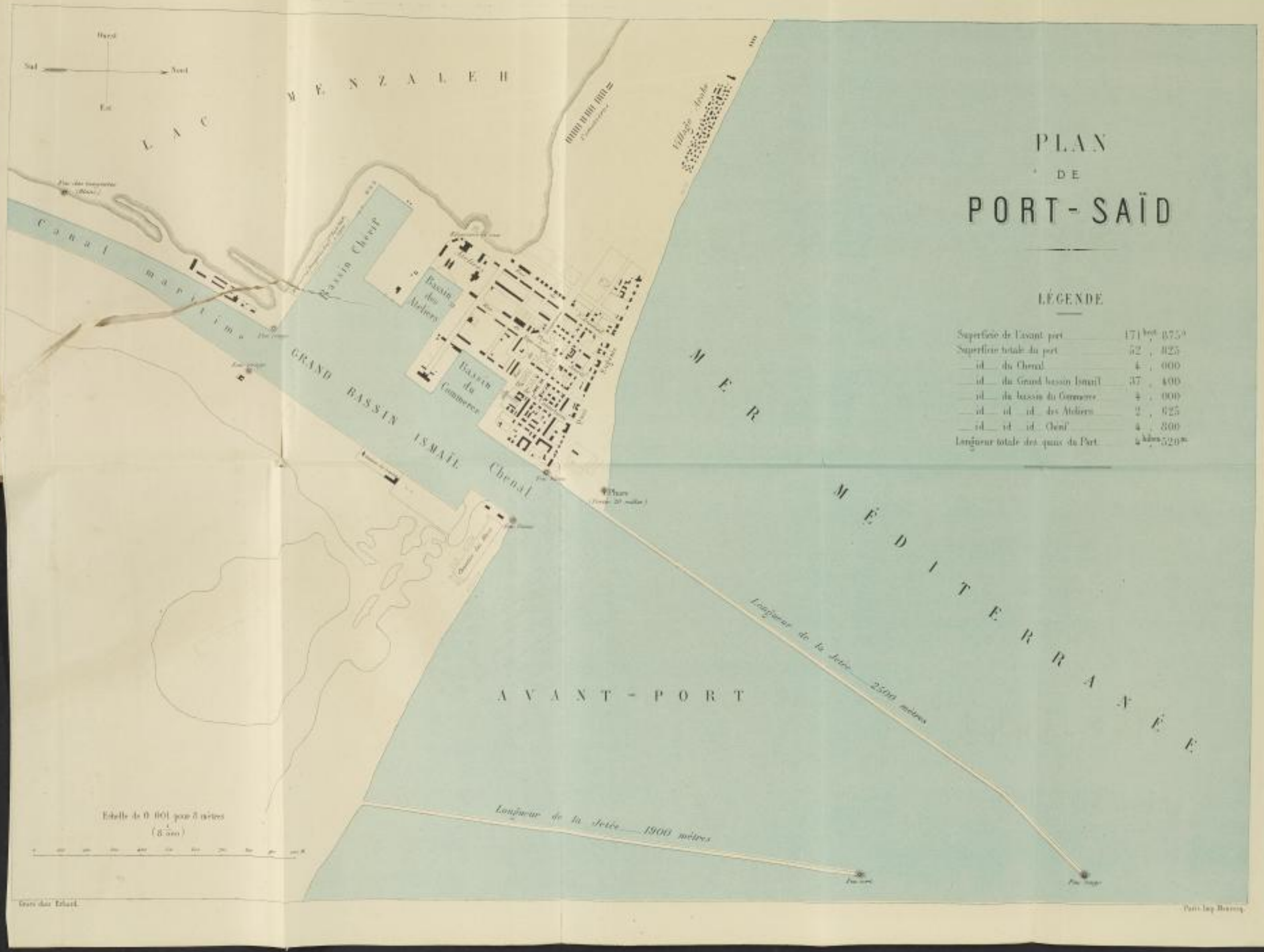
ARTICLE ADDITIONNEL

Il est entendu que les terrains que la Compagnie est autorisée à vendre, conformément aux dispositions de la présente convention, doivent embrasser successivement tous ceux qui sont susceptibles de devenir des centres de population. En conséquence, partout où, d'un bout à l'autre du canal maritime, pourra s'établir un centre de population, les terrains dont la Compagnie a la jouissance et les terrains appartenant au gouvernement seront mis en commun et vendus au bénéfice commun.

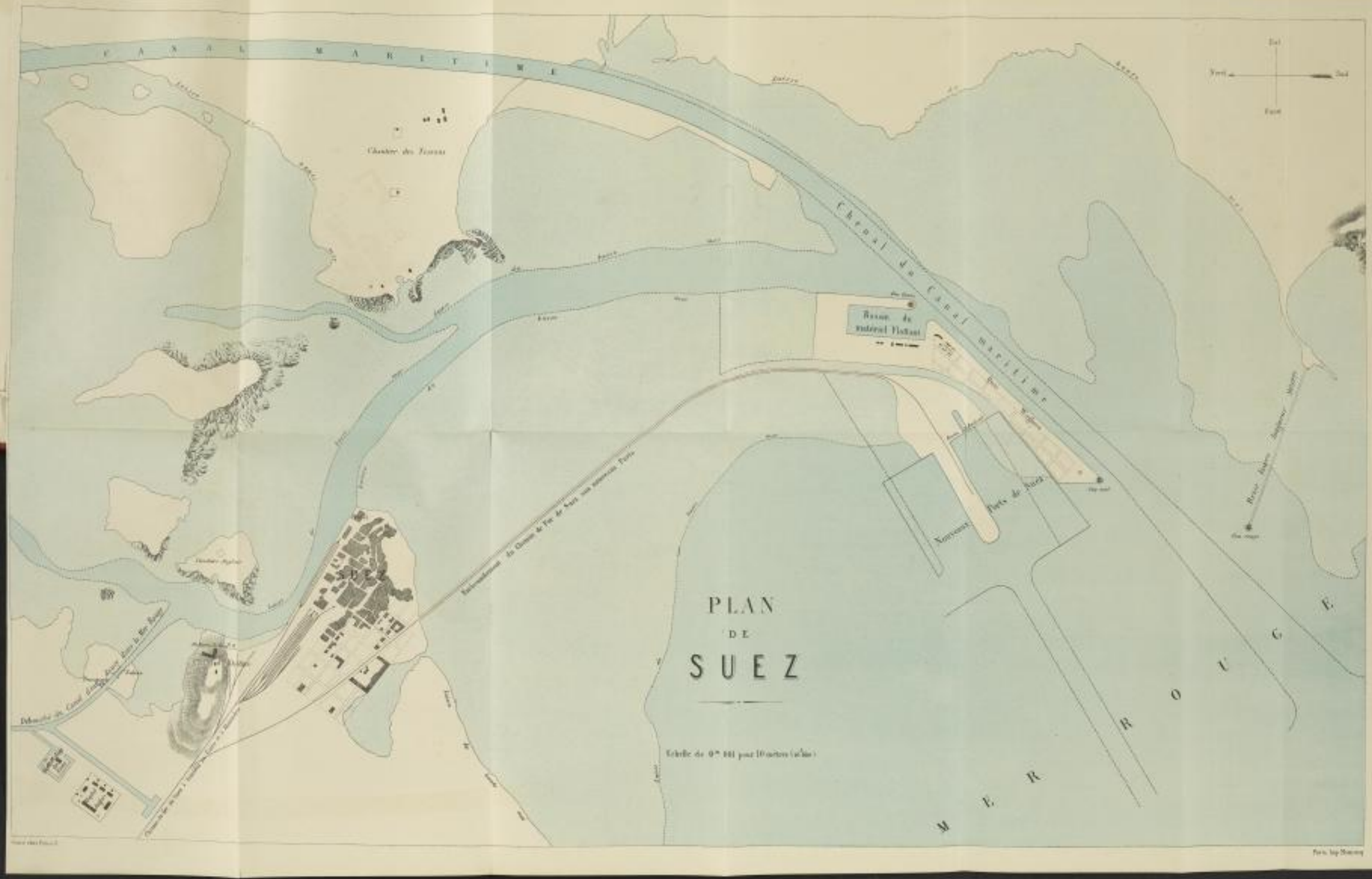
TABLE

PARIS. — IMP. SIMON RAÇON ET COMP., RUE D'ERFURTH, 1.


MÉDITERRANÉE
PORT-SAÏD
Ras-El-Ech
Plaine de Péluse
couverte par les inondations et sans aucune végétation
GOLFE DE PELUSE
Tell el Batih
Tell El Hen
Tell El Daphne
Kantara
Lac Ballah
El-Ferdane
SEUIL D'EL GUISR
MARIAM
ISMAÏLIA
Lac Timsah
Toussoum
Serapeum
GRAND BASSIN
DES LACS AMERS
Pie de Chebrevet
Ghebel Genefe
Piton blanc
Chalouf-el-Terraba
Ghebel Awebet
Ghebel Attaka
SUEZ
MER ROUGE


PLAN
DE
PORT-SAÏD
LÉGENDE
Superficie de l'avant port 171 hect. 875 a
Superficie totale du port 52 , 825
id. du Chenal 4 , 000
id. du Grand bassin Ismaïl 37 , 400
id. du bassin du Commerce 4 , 000
id. id. id. des Ateliers 2 , 625
id. id. id. Chenal 4 , 800
Longueur totale des quais du Port 4 kilom. 520 m.
Nord
Sud
Nord
Est
LAC MENZALEH
Canal maritime
Bassin Chenal
Bassin des Ateliers
Bassin du Commerce
GRAND BASSIN ISMAÏL
Chenal
MER
MÉDITERRANÉE
AVANT-PORT
Longueur de la Jetée 2500 mètres
Longueur de la Jetée 1900 mètres
Echelle de 0.001 pour 5 mètres
(5.000)
Gravé chez Erhard
Paris Imp. Bouscq


PLAN D'ISMAÏLIA
Nord
Sud
Ouest
Est
Canal de Ceinture
GARE
Chemin de fer d'Ismaïlia au Caire et à Alexandrie et à Suez
Place Palmiers
Place Lesseps
Place Tewfik
Palais du Khedive
Route d'Ismaïlia à Port-Saint
Canal des communications intérieures du Canal d'eau douce avec le Canal maritime
CANAL DE DOUCE
Port Fouad
Canal maritime vers Port-Saint
Chenal du Canal maritime vers Suez
LAC TIMSAH
Echelle de 0.001 par 5 mètres
(1/5000)
Gravé chez Erhard
Typo. Imp. Nouvelle


CANAL MARITIME
Chenal du Canal maritime
Bassin du Général Flahaut
Nouveaux Ports de Suez
Chaussée des Fonds
Embouchure du Canal d'eau douce dans la Mer Rouge
Chemin de fer de Suez à Ismaïlia
Embranchement du Chemin de Fer de Suez aux nouveaux Ports
SUEZ
PLAN
DE
SUEZ
Échelle de 0m 001 pour 10 mètres (1/10m)
MER ROUGE
Nord
Sud
Est
Ouest