

Sc. III.
4-318
A4

Question du jour pour l'Épargne Française

LE BILAN ACTUEL DES TRAVAUX

ET

L'AVENIR

DU

CANAL DE PANAMA

PAR

UN EXPLORATEUR

Ce qu'il a été, ce qu'il est et ce qu'il sera.

A. B.

BORDEAUX

IMPRIMERIE BORDELAISE

43, Rue Porte-Dijeaux, 43

1889

A

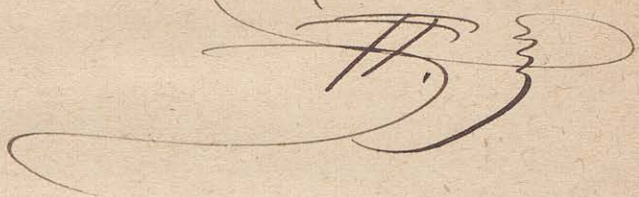
33 16

()

Hommage de l'auteur à
M. M. les Rédacteurs de
la grande Gironde

Bordeaux le 9 avril 1889

A: Bloème



Sc III.
~~4.318.A~~

Question du jour pour l'Épargne Française A-3316

LE BILAN ACTUEL DES TRAVAUX
ET
L'AVENIR
DU
CANAL DE PANAMA

PAR
UN EXPLORATEUR



Ce qu'il a été, ce qu'il est et ce qu'il sera.

A. B.

BORDEAUX
IMPRIMERIE BORDELAISE
43, Rue Porte-Dijeaux, 43

1889

*A MM. les Sénateurs, Députés, ainsi qu'aux
Actionnaires et Obligataires du Canal.*

Pour en arriver à la conclusion de la présente brochure qui rapporte, bien naïvement peut-être, l'état actuel des travaux, ainsi que l'avenir réservé au Canal de Panama, les contre-temps de tous genres n'ont pas manqué de venir souvent décourager l'auteur; la faux de la mort elle-même paraissait presque vouloir emporter une nouvelle victime. Mais une main bienfaisante vint le secourir; cette main bienfaisante n'a d'autre nom que celui qui se traduit par ces mots sublimes : *Pauline France, sœur de charité.*

A. B.

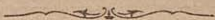
LE BILAN DES TRAVAUX

ET

L'AVENIR

DU

CANAL DE PANAMA



En Europe, en Amérique, en France et en Colombie, tout le monde se demande : le canal se fera-t-il ? — Les uns disent oui, les autres non. — D'autres ajoutent, le canal ne sera jamais achevé par les Français. — La compagnie universelle ayant fait faillite, les Américains du Nord achèteront le canal commencé, pour un morceau de pain, et ils l'achèveront.

Dans l'Isthme, questionnez les ingénieurs, chefs de travaux, les entrepreneurs, les employés supérieurs, aucun ne vous dit avec assurance : le canal se fera.

Quelques-uns, toutefois, vous répondent : il peut se faire. — Mais quand ? c'est problématique.

Entre temps les journaux de France nous l'ont représenté sans cesse comme une œuvre certaine ; de jour en jour les excavateurs, les dragues ont fait des progrès de plus en plus rapides ; le chenal du Canal a été percé et s'est approfondi à vue d'œil ; en un mot, tout marche comme par enchantement.

Mais puisqu'il en est ainsi d'après les journaux de la métropole française, comment se fait-il que personne ne peut assurer qu'il se fera? — Encore une fois, consultez sur place les gens de l'art, ils ne savent eux-mêmes que dire; ils sont eux-mêmes dans le doute.

Comment donc expliquer cette timidité craintive dans la bouche des ingénieurs du canal? Hommes compétents, à qui la science et le savoir donnent le droit de parler, pourquoi ne pas dire la vérité? pourquoi ne pas tranquilliser les esprits? — Ou le canal de Panama peut se faire, ou il ne peut pas se faire! — De deux choses, l'une. — Ou il est faisable, ou il est impossible!

Mais voilà, on ne peut savoir la vérité, parce que la vérité n'est pas toujours bonne à dire. — Et pour qu'elle ne soit pas dite, un Dieu malin que je ne veux pas nommer a su dans sa toute-puissance établir une sorte de police secrète, si je puis m'exprimer ainsi, qui a sans cesse veillé à l'accomplissement du mot d'ordre imposé.

Oui, il a existé un comité de surveillance gouvernant dans l'ombre et dans le secret l'œuvre du percement. Ce comité de surveillance a eu ses ramifications tant à Colon qu'à New-York, sous la direction plénipotentiaire du bureau central de Paris, et ainsi on a refusé à la presse entière les renseignements pouvant porter atteinte à la marche des travaux follement entrepris. — Voilà comment, pour le commun des mortels, tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes. — Combien il y en a-t-il cependant qui auraient dû parler et qui se sont tus. — Leur silence en pareille matière est blamable.

Il est blamable en ce sens que, pour éclairer l'opinion publique, il est du devoir de tous de dire la vérité sans ambages et sans réticences; les intérêts pécuniaires engagés dans l'entreprise nous en font une obligation impérieuse au point de vue français. Et nous disons au point de vue

français, car nous savons pertinemment que tout ce qui compose l'épargne française fait partie intégrante du percement de Panama.

Il n'y a pas seulement que les ingénieurs suprêmes de l'entreprise, tels que les Jasquier, les Jacob, les Blanœil, les Bunau Varilla, les Millet, les Slaven, etc., qui doivent savoir ce qui en est. Avant eux, et par droit d'ainesse, les actionnaires du Canal sont ceux à qui on est redevable de la vérité toute entière, nue, exacte, telle qu'elle existe et dans l'isthme sur les travaux et à Paris dans les bureaux de la compagnie. Il n'est pas équitable que ceux qui ont versé leurs économies dans les actions ou obligations restent sans cesse dans l'ignorance complète du sort réservé à leur argent.

Nous avons entendu dire jadis, par la voix des journaux, que M. de Lesseps assurait l'ouverture de Panama pour l'année 1890, et si je ne me trompe, il disait aux actionnaires : Messieurs, vous me suivrez avec fidélité comme vous m'avez suivi à Suez, c'est dire sans vous décourager, sans vous laisser abattre par les nouvelles pessimistes d'une certaine presse acharnée contre l'œuvre du percement. — Ces paroles, je ne me les rappelle qu'imparfaitement, mais voilà bien le sens de ce qu'il disait aux actionnaires.

Suivre M. de Lesseps avec fidélité, cela leur est possible, s'ils ont de l'argent pour toujours en fournir.

Mais comment se fait-il, et on se le demande avec anxiété, qu'il soit venu implorer avec autant d'instance la fidélité aux actionnaires, alors même qu'il assurait que le Canal s'ouvrirait en février 1890. — D'un côté, M. de Lesseps prédit l'ouverture pour l'an de grâce 1890, d'un autre, les ingénieurs dans l'isthme trouvent que le percement devient de jour en jour plus *aléatoire*.

Il y a là de sa part une précision mathématique qui fait contraste avec ce que pensent les hommes de science. —

Où M. de Lesseps se trompe à lui-même, ou ses ingénieurs ne sont pas à la hauteur de leur tâche.

Quant à nous, nous avons toujours estimé que cette date si bien prévue ne pouvait avoir été trouvée que dans le cerveau de M. Ferdinand; il a cru sans aucun doute que, pour être le terme de l'Exposition Universelle, la date de 1890 sonnerait bien aux oreilles des actionnaires; aussitôt elle a été signalée avec emphase à tous les journaux qui de suite l'ont colportée par-dessus les toits et à travers les continents.

Nous n'avons jamais pu croire à une époque aussi précise, car nous nous rappelons qu'anciennement, lorsqu'il s'agissait de l'expédition anglaise en Egypte, M. de Lesseps assurait à la face du monde qu'on ne tirerait pas un seul coup de canon sur les bords du Nil. — Sa prédiction était fausse, puisque quelques jours après les Anglais bombardèrent Alexandrie.

M. de Lesseps a proclamé également, au sujet de l'isthme de Panama, une assertion tout aussi fausse que sa prédiction en Egypte. La Colombie, depuis Aspinwall jusqu'à Panama, a-t-il dit quelque part, *est un véritable paradis terrestre.*

Ici, ce n'est plus une prophétie se drapant dans les plis de l'infaillibilité humaine, c'est la réclame frisant le charlatanisme; car il est inutile de dire que les cas de fièvre jaune, de vomito noir, de fièvres pernicieuses, les hôpitaux, les cimetières prouvent jusqu'à l'évidence la plus absolue la fausseté de ces paroles. L'isthme de Panama, un paradis terrestre! mais c'est le comble de l'imposture et du mensonge. Penser seulement au nombre des morts fait frissonner. Dans l'isthme, on ne respire que les miasmes putrides de maladies mortelles et l'on n'entend partout que le glas des morts au sein d'une atmosphère pestiférée, laquelle atmosphère, nauséabonde au possible, donne à la

cloche mortuaire le tintement d'un sauve-qui-peut qui terrorise de peur et d'effroi.

Assurer que l'isthme de la Colombie est un paradis terrestre, c'est, sur la tombe des morts, insulter la société des vivants.

Oui, certainement, il faut de parti-pris vouloir oublier toutes les statistiques avant et pendant les travaux, tant du chemin de fer d'Aspinwall à Panama que ceux du percement actuel, pour proclamer une telle assertion.

Nous avouons que, pour celui qui traverse les chantiers du Canal en amateur oculaire, entouré de toutes les précautions hygiéniques depuis son départ de France, choisissant à l'avance et l'époque et la saison, nous avouons que, pour celui-là, l'ensemble de la flore tropicale vue d'un palais présidentiel situé à Christophe Colomb n'effraie pas; cet ensemble flatte l'œil. Mais si cet amateur avait à séjourner quelques semaines au centre des marais bourbeux de Colon, il ne tarderait pas à grelotter lui-même des fièvres pernicieuses; et de paradis terrestre, il verrait promptement toute la trajectoire du Canal se convertir en tombeau perpétuel pour les Européens.

Ce n'est pas dans une exploration de quelques heures faite sur les chantiers, tantôt en chemin de fer, tantôt en chaloupe ou canot enguirlandés de fleurs et de drapeaux, que l'on aperçoit le revers de la médaille pour les travailleurs.

Les réceptions officielles, les ovations, les toasts au son des fanfares, n'éblouissent peut-être pas M. de Lesseps, mais lui font certainement oublier momentanément les pleurs de ceux qui souffrent, les cris de ceux qui meurent loin du bruit frénétique de ces banquets arrosés de champagne et de liqueurs fines où l'on fêtait à tort, ou à raison, son passage sur l'isthme américain.

On nous a dit : une presse ennemie de l'entreprise se



plait à répandre de mauvaises nouvelles sur le percement du Canal. — Il faut bien croire pourtant qu'il y a encore des écrivains de bonne foi n'écoulant que leur conscience pour publier ce qu'ils apprennent, ce qu'ils savent ou ce qu'ils voient.

Tous les publicistes ne sont pas salariés. Il y en a qui écrivent non pas pour faire du bruit, non pas pour gagner leur vie à 15 centimes la ligne, non pas pour faire du chantage, non pas pour faire parler d'eux; non, il y en a encore qui parlent ou qui écrivent par esprit de faire le bien; en un mot, il y a encore des écrivains honnêtes qui écrivent pour rendre service.

Ceux-là, les accuser à la barre de l'opinion publique en les insultant dans leurs convictions, c'est un attentat à la liberté individuelle, laquelle liberté concède à chacun le droit, le devoir même d'être utile.

Et dans le cas présent, je me le demande, quoi de plus juste, de plus utile, que d'exprimer avec impartialité ce que l'on sait être indispensable aux intérêts des actionnaires et des obligataires du Canal.

Ainsi que M. Ferdinand de Lesseps, agissant pour son propre compte, de sa propre autorité, vient condamner ouvertement toutes les nouvelles pouvant porter atteinte à ses intérêts dans l'isthme, de même le publiciste honnête a, comme lui, droit au respect de tous. Les publications, les écrits de ce dernier ne sauraient être entachés d'imposture ou de fumisterie qu'après un examen digne des soins qu'il a mis à la publicité des faits qu'il rapporte.

Ce dernier, nous en convenons, peut se tromper; mais de la polémique courtoise, de la rédaction mesurée et de la bonne foi employée à l'éclaircissement de faits qui paraissent douteux, naît infailliblement la lumière.

C'est cette lumière que nous demandons au nom de tous les intéressés dans la Société du Canal de Panama.

Pour y arriver, nous procéderons avec ordre; non pas, il est vrai, avec la science technique des gens de l'art, des savants ingénieurs qui ont parcouru l'isthme la sonde à la main, escortés d'opérateurs multiples; non, nous ne pouvons avoir cette prétention. C'est avec la modestie la plus grande que nous allons raconter ce que nous pensons, ce que nous croyons de l'œuvre du percement. Sans nous donner la peine d'aller interviewer les sommités du Canal, quoique ce genre de perquisition soit aujourd'hui à l'ordre du jour, nous rapporterons, non pas ce que nous avons appris de loin, ce que l'on nous a écrit, non pas ce que les uns et les autres nous ont raconté, mais bien ce que nous avons vu.

Nos réflexions seront donc le résultat de nos impressions reçues sur les lieux mêmes des travaux.

De Colon à Panama, nous avons 74 kilomètres de Canal, pour lesquels on devait demander 600 millions de francs et pour lesquels aujourd'hui on a dépensé un milliard 600 millions.

Il y a déjà une déviation des plus grandes; mais nous ne trouvons aucune objection à faire; c'est là une erreur qui tous les jours se présente dans des entreprises d'une amplitude semblable à celle de Panama.

De plus, en parcourant la ligne du Canal à vol d'oiseau, et c'est notre première excursion, il est facile de nous rendre compte de tant de dépenses. Car il semble que toutes les usines étrangères à la France se sont donné rendez-vous le long du futur chenal pour y jeter pêle-mêle un matériel qui se chiffre par centaines de millions.

On ne voit partout que rails de chemins de fer, wagons, locomotives, locomobiles, gaudets de dragues, grues fixes et mobiles, excavateurs, perforatrices, tuyaux de toutes dimensions et de toutes grandeurs, pompes aspirantes et refoulantes, pièces de clapets, canots, chaloupes, dépôts de

dynamite, ateliers regorgeant de pièces de rechange, appareils en tous genres et de toutes espèces que l'on ne sait même pas définir, tant leur diversité est grande. Et la plus grande partie, exposée aux intempéries de l'air depuis son arrivée dans l'isthme, n'a pas encore reçu l'application pour laquelle elle est destinée.

Quel aspect que celui que présente cet amas gigantesque de matériel de toute sorte, abandonné, perdu, plus d'une fois même enfoui dans les terres marécageuses d'où il ne sortira probablement jamais.

C'est là du gaspillage, car il n'y a pas d'autre expression pouvant indiquer l'emploi fait du capital déboursé.

Et si l'on se fixe sur les marques de fabrique de toute cette ferraille attendant, comme dans la vallée de Josaphat, le jour du jugement dernier, si l'on se fixe, dis je, on ne trouve nulle part la nationalité française. On ne voit nulle part ces estampilles qui nous rappellent Fives, Lille, Le Creusot, etc. — Les ateliers de France n'y figurent nulle part; partout ce ne sont que des marques anglaises, belges, américaines.

C'est là un fait du reste constaté par un ingénieur célèbre lequel, si mes souvenirs sont bons, disait au sein d'une commission consultative qu'on avait exclu, dans les travaux du Canal, les manufactures de France au grand détriment de nos ouvriers nationaux.

Et c'est de la plus grande exactitude. — Tout, dans l'isthme, à part les chemins de fer Decauville, tout, disons-nous, sort des usines étrangères; ce qui fait que les capitaux français, l'épargne française, ont servi à nourrir les ouvriers anglais, belges, américains, etc.

Nous avouons que c'est regrettable; mais nous devons nous attendre à tout; car nous avons beau prédire et constater que nous sommes toujours les dupes de nous-mêmes, il existera sans cesse chez nous des gens qui se rieront de la prospérité de notre pays. — Le proverbe : *charité bien*

obligée commence par soi-même, ne fait pas loi en France. Aux Anglais, aux Allemands, aux Américains, de personnifier l'égoïsme patriotique au point de vue commercial ; à nous de nous appauvrir en donnant notre argent aux nations qui seront les premières à se rire de notre bonhomie et de notre naïveté.

Si, en dehors de tout ce formidable inventaire mécanique et industriel semé dans l'isthme, nous nous arrêtons à ces milliers de maisons d'habitation formant les nouveaux villages situés sur le parcours du Canal, nous voyons également que toutes ces constructions sont encore étrangères à la France ; toutes viennent des Etats-Unis du Nord.

Demeures des ouvriers, campements de journaliers, habitations d'employés, magasins de dépôts, ateliers d'outillage, bureaux d'ingénieurs, de chefs divisionnaires, de chefs de services, etc., etc., tout vient de l'Amérique anglaise.

Ces jolies petites maisons à rez-de-chaussée avec véranda, ces chalets suisses avec galerie supérieure, ces châteaux coquets de grâce et d'élégance où sont logés les employés supérieurs, tout cela est américain.

Les charpentiers de France ignorent qu'il existe à Panama d'aussi charmantes constructions semées à profusion sur la trajectoire du canal interocéanique.

Et si l'on est vraiment surpris du coup d'œil que présente l'ensemble de ces villages qui, il faut l'avouer, ont été construits comme à vue d'œil, encore une fois, un regret nous reste : c'est l'industrie étrangère qui a primé en Colombie.

Ne pouvait-on pas favoriser nos ouvriers de France ? — C'est une question que nous nous faisons à nous-même et à laquelle nous ne voulons pas répondre.

Nous ne chercherons pas à citer ces nombreux campements, ces nombreux hameaux qui ont été construits. La ligne du Canal à ce point de vue n'offre qu'un long chapelet de petites villes qui se disputent à ravir la palme de l'élé-

gance; élégance que nous ne trouvons qu'aux alentours de la capitale de notre belle patrie; et si ce n'était l'atmosphère, le climat, les pluies torrentielles qui règnent dans l'isthme, on se croirait vraiment à Passy-Paris ou à Auteuil-sur-Seine.

Mais aussi, dire ici tout ce que cela a coûté, dire l'argent qui a été englouti sans profit pour le percement du Canal, est impossible; car on conçoit aisément que des millions de millions ont formé aux Etats-Unis du Nord un énorme capital en échange de toutes ces constructions importées à Panama.

Nous nous rappelons l'ancienne petite ville appelée Colon. C'est comme une surprise fantasmagorique d'admirer aujourd'hui la cité princière appelée Christophe-Colomb, située aux abords de cette première, et nous nous sommes laissé dire que, parmi les châteaux de Christophe-Colomb, il y en a qui coûtent 80,000 piastres, c'est-à-dire 400,000 fr.

L'installation totale de ladite petite ville construite à l'embouchure du Canal, soit Christophe-Colomb, ne laisse rien à désirer, car, sous tous les rapports, on y a réuni, et les commodités du bien-être, et le luxe des promenades.— Sur les bords de la mer, on s'y sent à l'aise en contemplant d'un côté l'Océan dans son immensité, de l'autre les bornes de cette vaste baie dans laquelle se trouve l'ouverture béante du Canal interocéanique. Le tout, enjolivé de petits jardins aux plantes et aux arbres tropicaux, est placé, si je puis m'exprimer ainsi, sous la protection de Christophe-Colomb lui-même, car la statue monumentale de ce dernier, cadeau de l'ex-impératrice Eugénie, vient former à l'angle ou promontoire du Canal l'apothéose imposante de la découverte des Amériques par le navigateur génois.

Que faut-il penser de toutes ces agglomérations de matériel, de tout cet ensemble de villages, de petites villes, etc., que, à l'infini, nous trouvons partout? Tout cela est-il en

roportion des travaux exécutés ? Car, en définitive, ce ne sont là que les préliminaires, les accessoires de l'œuvre du Canal.

Tous ces capitaux dépensés et ne donnant jusqu'à ce jour au percement qu'un stock immense qui d'un côté flatte l'œil, de l'autre constitue une masse inerte d'ustensiles sans application, tous ces capitaux, dis-je, ont-ils leur raison d'être correspondant au résultat obtenu ?

Ici, il faudrait avoir le droit d'investigation dans les cartons mêmes de la compagnie, il faudrait pouvoir, chiffres en mains, rechercher dans les sections nombreuses des travaux le bilan total et des sommes employées et des dépenses faites devant le cube total du percement effectué ; ce qui peut-être serait de la plus grande difficulté pour les ingénieurs eux-mêmes, car nous pensons sur ce point que les chefs suprêmes de l'entreprise, après de nombreux calculs et tâtonnements, se trouveraient les premiers dans l'impossibilité de résoudre le problème.

Non pas que nous ayons un instant l'intention de les mettre aux pieds du mur, non ; nous savons avec certitude que les changements divers, les revirements consécutifs ont plus d'une fois fait dévier l'attention permanente qu'ils ont prêtée à l'œuvre de M. de Lesseps. D'un autre côté, les modes divers d'exécution des travaux, tantôt faits par entreprises, tantôt faits par la Compagnie elle-même, ne permettent pas, nous nous en doutons, ne permettent pas, disons-nous, de former le cadre exact de ce qui a été fait et de ce qui est à faire.

C'est regrettable ; toutefois, nous ne pouvons en aucune façon faire peser la responsabilité directe d'une pareille situation sur ceux qui ont passé sur les travaux du Canal. — Les contre-temps de toutes espèces, les cas fortuits et de force majeure, ainsi que la distance, ce sont des quotients dont on doit tenir compte dans le contrôle total du percement.

Pour ce contrôle total, il y a peut-être encore une nouvelle difficulté qui se présente; ce sont les appels successifs de fonds que la Compagnie a été forcée de faire à des prix onéreux, suivant le dire de M. de Lesseps, pendant lesquels, les travaux momentanément suspendus, il fallait à tout prix prendre livraison des commandes faites aux usines et manufactures, en reculant, si faire se peut, les échéances qui réclament inévitablement des frais d'intérêts proportionnels aux dates antérieurement convenues.

Dans l'œuvre du percement, la question d'argent, tantôt par demandes de fonds aux actionnaires, tantôt par émissions d'obligations, a représenté la pierre d'achoppement, la pierre fondamentale du Canal. Aussi, nous reconnaissons sans peine que, si celle-ci souffre des retards, si les emprunts se font tardivement par suite de discrédit ou de crainte plus ou moins fondée, nous reconnaissons, dis-je, que l'ensemble des travaux entre aussitôt dans une phase incertaine où les situations fausses se dessinent à l'instant donnant comme corollaire le gaspillage ou pour mieux dire la perte partielle, quelquefois totale, de ce qui a été fait.

Ces situations fausses, au Canal de Panama, se sont à plusieurs reprises renouvelées sur les chantiers, dans les ateliers, les bureaux, etc., etc. Comme preuve à l'appui, nous citerons celle qui a commencé à la date de septembre 1887 pour durer plus d'une année.

A cette époque, M. de Lesseps, après une lutte acharnée pour obtenir l'autorisation d'un emprunt à lots, je dis lutte acharnée, car nous l'avons vu de commission en commission, auprès des membres du corps législatif et du gouvernement exposer lui-même les motifs pour lesquels il demandait cette autorisation; à cette époque, dis-je, où l'autorisation lui a été refusée par le ministre Rouvier, M. de Lesseps, de guerre lasse, faisait un nouvel emprunt par émission d'obligations se montant à 500 millions de fr.

La réussite ne couronnait que partiellement ses efforts.

Aussitôt, les travaux dans l'isthme furent non pas suspendus totalement, mais grand nombre d'ouvriers et d'employés furent congédiés; un certain nombre d'ateliers furent fermés, partout on réduisait le personnel dans des proportions gigantesques et un malaise général courait de Colon à Panama. On se regardait avec effroi et l'on se disait à voix basse : est-ce qu'il y aura faillite ?

Sans nous occuper des travailleurs qui perdaient totalement leur gagne-pain pour tomber dans la misère noire, nous y avons vu le stupeur s'emparer de tous les esprits. On comprenait qu'il se passait dans les hautes régions quelque chose de grave. Les premiers employés craignaient pour leurs places, les ouvriers qu'on conservait sur les chantiers voyaient leur salaire réduit de près d'un tiers; tout le monde tremblait pour l'avenir.

La non-réussite de l'emprunt, c'était là en effet pour M. de Lesseps un coup de massue qu'il recevait pour la première fois depuis le commencement de son œuvre.

Pour cacher à Panama la gravité du cas, on disait bien : ce n'est là qu'une manœuvre de bourse que les ennemis du Canal ont ménagée dans un but invouable, car M. de Lesseps, il n'y a pas de doute, mènera son œuvre à bonne fin, et, si momentanément les travaux se répartissent avec parcimonie, c'est pour attendre la bonne saison qui doit commencer en décembre et alors les travaux marcheront sur un nouveau pied de force et de vigueur.

Malheureusement, si c'était une manœuvre de bourse, c'était une manœuvre qui a toujours duré et qui durera toujours, car, pour aussi aveugle qu'on soit, on ne peut laisser de voir aujourd'hui que ce sont les capitaux qui se lassent; au lieu d'affluer dans les caisses du Panama, ils deviennent craintifs et fuient les belles promesses qui n'ont plus d'empire.

Pendant ce temps, sur l'isthme, c'était le chômage dont la conséquence inévitable, comme nous le disions plus haut, est la ruine partielle du capital, lequel capital est aujourd'hui converti le long de la ligne en matériel inerte dont les pores suintent sur toutes les faces la rouille cadavérique de vieille ferraille.

Oui, toutes ces machines et engins puissants qui gisent partout sur la trajectoire du Canal donnent bien la mesure de l'échec premier subi par M. Ferdinand de Lesseps.

Que pensons-nous des efforts faits par le grand entrepreneur pour obtenir la protection du gouvernement ?

Ici, il nous faut dévoiler une opinion personnelle, opinion qui n'a d'autre base que notre patriotisme et qui sera comprise, nous en sommes convaincu, par tous les esprits sensés.

La Compagnie universelle du Canal interocéanique, dans sa création, a eu pour base unique la fortune privée. Jamais il n'a été question, dans la rédaction des statuts de la Société, du cas de recours en quoi que ce soit à l'appui du gouvernement français.

C'est, du reste, ainsi, que nous l'avons toujours compris dans l'universelle propagande faite par M. de Lesseps. — A San-Francisco de Californie, à New-York, à Londres, à Paris, à Amiens, partout dans ses pérégrinations conférencières, il a demandé le percement du Canal de Panama en dehors de toute préoccupation politique ; et c'est à ce point que, pour éviter toute confusion et pour s'assurer peut-être le concours des Etats-Unis qui lui paraissaient hostiles et qui le sont encore de la façon la plus palpable à l'heure qu'il est, malgré toutes les concessions qu'il leur a faites, c'est à ce point, disons-nous, que, pour éviter toute confusion, il a lui-même intitulé la Société du Canal « Société universelle du Canal interocéanique ».

Des erreurs de calcul s'étant présentées, des besoins

d'argent s'étant fait sentir, il s'est adressé aux pouvoirs publics pour implorer aide et protection.

Mais, étant établi que la Société du Canal est une Société purement privée de capitaux universels, il n'est pas logique de venir solliciter la protection du gouvernement français. Il lui fallait, pour être logique, la protection respective de chacun des gouvernements dont les nationaux ont souscrit à l'œuvre du percement, c'est-à-dire celle de l'Angleterre pour les capitaux anglais, celle de l'Allemagne pour les capitaux allemands, et ainsi de suite. Or, on conçoit aisément avec quel éclat de rire les nations que je viens de citer auraient répondu à la demande de M. de Lesseps.

Mais, admettons momentanément que cette protection soit accordée par le gouvernement de la République. Qu'en résulterait-il? Une effroyable responsabilité contractée par la France en faveur d'une entreprise dont les actionnaires détenteurs d'obligations, porteurs de valeurs à lots, peuvent être demain de toutes les nationalités et n'être plus de nationalité française.

Tout d'abord, le gouvernement de la République peut-il s'immiscer directement dans des entreprises purement privées, susceptibles plus tard de lui occasionner de graves embarras?

Nous comprenons aisément que, dans l'intérêt des villes de France telles que Paris, Lille, Rouen, etc., il vienne donner à ces dernières et son appui et même sa garantie. — Suivant les cas et conditions de chacune d'elles, le gouvernement peut les leur accorder sans aucune arrière-pensée, sans aucune crainte, car il agit ici dans le but de favoriser la prospérité municipale des villes que nous venons de citer et, conséquemment, il vient en aide à l'ensemble de la masse nationale, c'est-à-dire au pays lui-même.

Mais il en est tout autrement pour ce qui regarde le Canal

de Panama. Il protégerait une masse hétérogène qui ne compose pas tant s'en faut les intérêts directs de la France. Et les événements de politique internationale prenant plus tard un aspect ténébreux, les complications compromettantes ne tarderaient pas à enchaîner le gouvernement de la République aux futures destinées du Canal de Panama.

Rappelons-nous bien vite que pour favoriser des intérêts privés, nous avons eu jadis l'intervention mexicaine, intervention dont le résultat, le dénouement final n'est autre que la fusillade de Quérésaro.

Rappelons-nous bien vite aussi que nous sommes ici en présence d'ennemis directs, qui ne sont autres que ceux qui proclament : *l'Amérique aux Américains*, nous voulons dire, les Etats-Unis-du-Nord, lesquels, au nom de la doctrine Monroë, sont partout sur le continent du Nouveau-Monde.

Considération d'une importance grave et qui, à elle seule, suffit pour imposer au gouvernement de la République française l'abstention complète et absolue pour tout ce qui regarde l'isthme de Panama. Nous avons donc des raisons sérieuses, et qu'il est inutile d'énumérer, pour croire que la France est obligée de garder une entière neutralité pour tout ce qui ne touche pas son intérêt national et ce, avec d'autant plus de raison, que les événements qui se déroulent sur notre continent indiquent d'une façon formelle que la politique européenne est constamment sur un volcan qui est loin de vouloir s'éteindre. — Ne pas voir que l'intervention du gouvernement au Canal de la Colombie, pour aussi tacite qu'elle soit, peut impliquer des conséquences effroyables, ne pas le voir, disons-nous, est une preuve palpable de manque de prévoyance.

Nous avons lu jadis, dans les journaux étrangers, que le Président de la République, M. Sadi-Carnot, ingénieur distingué, partisan dévoué du percement du Canal, pouvait

laisser espérer à M. Ferdinand de Lesseps cette protection que le gouvernement de M. Jules Grévy lui refusait.

Nous ignorons si nous devons ajouter foi à ces renseignements plus ou moins bien fondés de journalistes à court de nouvelles.

Mais il nous revient à ce propos ce que, nous trouvant dans la République de l'Equateur, à l'époque de la démission de M. Grévy, il nous revient ce que nous lisions, disons-nous, dans les journaux du pays, ainsi que dans les dépêches télégraphiques reçues chaque jour par les câbles anglais.

Lui, M. Grévy, l'homme qui nous paraissait l'incarnation de la démocratie républicaine, unie à l'honnêteté proverbiale du bon bourgeois; voici ce qu'on rapportait dans les journaux à son sujet :

« Monsieur le Président de la République, accusé d'avoir » usé de sa haute situation présidentielle auprès du gou- » vernement du Chili en faveur de la maison Dreyfus au » sujet de la question Guano du Pérou. »

Ce qui, en d'autres termes, veut dire M. Grévy abusant de son influence au nom de la France pour défendre les intérêts d'un simple particulier, lequel n'avait que le droit, comme tout citoyen d'ureste, de s'adresser aux tribunaux compétents.

L'estime que nous avons constamment gardée à l'ex-président de la République à la lecture de cette dépêche disparut aussitôt de notre cœur.

Nous avons instantanément compris ce que le cablegramme pouvait avoir d'effroyable vérité et la voici. :

Un juif du Luxembourg, M. Auguste Dreyfus, anciennement établi commerçant de tissus à Lima, capitale du Pérou, dont les affaires, suivant la chronique locale, ne brillaient pas d'un crédit illimité, sut se faire bien venir des autorités gouvernementales du Pérou, et, par suite, de sollicitudes mêlées d'intrigues, il obtint du gouver-

nement Péruvien l'immense contrat de guano qui lui a valu une colossale fortune. L'amitié la plus étroite avec M. Grévy, avocat de M. Dreyfus, pour les affaires que celui-ci pouvait avoir par devant les tribunaux de France, s'en est suivie. Cette amitié s'est consolidée de plus en plus en égard à la situation exceptionnelle du premier, et de cette amitié il en est résulté ce que les événements survenus en France nous ont divulgué, c'est-à-dire le langage tenu par les journaux, ainsi que les tripotages qu'il nous est pénible de rappeler, où le gendre de l'ex-président, M. Wilson, s'est vu traîné à la barre de l'opinion publique pour y être effroyablement écrasé.

Mais nous ne voulons pas nous étendre davantage sur ce point, qui n'est pas du ressort de ce qui nous occupe en ce moment, nous nous contenterons d'ajouter, pour ce qui regarde M. Dreyfus l'enrichi, ce que les Péruviens disent de lui : Que pour être deux fois marié au Pérou, il n'a pas souvent fait preuve, pendant la guerre avec le Chili, il n'a pas souvent fait preuve, disons-nous, de reconnaissance au pays qui lui a procuré des millions.

Mais rien ne nous étonne de la part d'un personnage que en 1870-1871, la voix publique considérait comme un juif allemand.

En écrivant ces dernières lignes, nous avons voulu faire comprendre par elles, que, malgré ce que nous avons lu dans les journaux, nous sommes certain à l'avance que l'acquiescement du Président, M. Sadi Carnot, non seulement ne sera jamais donné sous l'empire de sa volonté personnelle, mais encore nous sommes persuadé que profondément convaincu des conséquences graves d'une semblable protection, toute influence étrangère au sentiment national sera sans cesse répudiée par lui comme indigne de sa période constitutionnelle.

Non, nous ne verrons jamais le gouvernement de la

République compromettre le pays pour favoriser un Jecker, au Mexique, un Dreyfus au Pérou, un Piétri au Venezuela, voire même une Société universelle interocéanique à Panama.

Nous le regrettons pour les actionnaires et obligataires du Canal, mais toutes les considérations ci-énoncées, et la situation actuelle de l'Europe, soit l'Allemagne, la Russie et l'Autriche, armées jusqu'aux dents, nos expéditions de Madagascar et du Tonkin, les intrigues ourdies sur les frontières de l'Alsace-Lorraine, ainsi que le courant de politique inflammable qui fait douter de l'avenir, tout nous commande impérieusement ce que la saine logique ordonne, c'est dire le refus solennel de l'appui demandé plus ou moins directement par le président de la Société universelle du Canal interocéanique aux pouvoirs publics.

M. de Lesseps lui-même, avait du reste déjà compris depuis longtemps que cette manière de faire ne pouvait être adoptée ni dans le présent ni dans l'avenir par le gouvernement de la France ; car, s'étant vu refuser l'autorisation de l'emprunt à lots qu'il sollicitait, les dépêches télégraphiques nous apprenaient aussitôt qu'il avait cherché de nouveaux procédés financiers pour lesquels il avait tout espoir de réussite et avec lesquels il se présenterait au public actionnaire et obligataire du Canal.

Mais ces mêmes dépêches, suivies de nouvelles plus étendues, nous montraient également une nuance subtile cherchant à atténuer l'échec subi par lui auprès du ministère de cette époque. C'est quand il proclame que, vu l'opposition qui lui était faite, il était de son amour-propre d'abandonner l'idée de valeurs à lots, même en cas de succès, pour ne pas donner raison, disait-il, aux bruits qu'une certaine presse avait répandus par monts et par vaux, dans le but de nuire à la Compagnie. Enfin, il conseillait aux actionnaires du Canal de s'adresser à leurs mandataires

au Sénat et à la Chambre des députés pour qu'un débat public fit connaître quels avaient été les agissements de la Compagnie du Canal ainsi que les conclusions émises par l'ensemble des commissions du rapport.

Nous avouons franchement que cette dernière partie des nouvelles lancées dans les journaux, frisait un peu la fanfaronade; qu'on nous excuse le mot, car en l'espèce nous le croyons de toute justice.

Nous ne sommes pas ennemi du débat qui eût fait le grand jour sur une entreprise qu'on ne connaît qu'à la distance, à travers les vents alizés et les brouillards de l'Océan atlantique. Mais ce débat ne peut avoir lieu qu'au lendemain d'une série d'études et de constatations faites sur les lieux mêmes, à Colon-Panama, par des hommes compétents de science en pareille matière, je veux dire qu'il est indispensable que le bilan des travaux ainsi que celui des résultats obtenus dans l'isthme soient pieusement recueillis par une commission exclusivement dévouée à la mission qui lui serait confiée; tout débat n'ayant pas cette base fondamentale pour point de départ, restera toujours d'une stérilité absolue au point de vue du résultat.

Nous avouons franchement que tous ces cablegrammes, toutes ces paroles, tous ces conseils nous paraissent plutôt le symptôme d'une situation perdue pour la Compagnie du Canal.

Quoiqu'il en soit, il était du devoir de M. de Lesseps de faire tous ses efforts pour la réussite de son œuvre gigantesque, nous osons même proclamer que la défaillance de sa part aurait été jusqu'à un certain point deshonnête; car un milliard six centsmillions dépensés l'obligeaient à défendre jusqu'au bout les intérêts des actionnaires, et il devait le faire sous peine d'avoir à se reprocher une faiblesse coupable; *mais engager la France, jamais.*

Oh! c'est ici que M. de Lesseps nous inspire pour lui-

même un sentiment de commisération la plus vraie ; nous avons pitié de lui. Beau vieillard dont la vie glorieuse n'est qu'un triomphe mérité. Que nous le trouvions à Ismailia ou au Caire, que nous le suivions à travers l'Angleterre, citoyen de Londres, que nous l'écoutions à la Société de géographie ou au collège de France, nous le voyons partout l'ami des Présidents, des Empereurs et des Rois. Homme qui partout charme jusqu'à l'enthousiasme, homme qui partout mérite le respect, l'estime de tous et se fait aimer. Que ne pouvait-il, au crépuscule d'une vie si bien remplie au Canal de Suez, attendre avec tranquillité le repos qu'il a si bien conquis.

A-t-il conçu le Canal de Panama de son initiative privée, sous l'influence unique de sa propre volonté ? Ou a-t-il été poussé par quelques grands chercheurs d'affaires, de financiers adroits, de syndicats puissants de la haute bourse ? Ce sont là des réflexions que nous avons à plusieurs reprises entendu se propager et en Europe et en Colombie.

Quant à nous, nous ne voulons ni le demander ni le savoir, notre but n'étant autre que de rapporter ce que nous savons des travaux dans l'isthme.

Toutefois, cependant, il y a un sentiment de crainte qui nous poursuit ; ce sentiment de crainte nous a été ces jours derniers hautement manifesté par un tiers ; c'est pour ce motif que nous en parlons en passant : l'avenir dira si celui de la bouche duquel nous l'avons écouté s'est trompé.

Il est dans le caractère français, disait la personne que nous écoutions, il est dans le caractère français, disait-elle, d'avoir constamment une idole à adorer, idole dont le piédestal construit au bruit retentissant des fanfares frénétiques d'une grande nation ne repose malheureusement toujours que sur des fondements momentanés et éphémères ; car, vient-il un revirement d'opinion dans la masse des citoyens ou quelque découverte pouvant occasionner une

atteinte directe ou indirecte à ce qui faisait l'objet de son adoration, le piédestal s'écroule aussitôt, et l'idole du jour devient un mannequin ou un polichinelle.

Nous tenons cette dernière remarque d'un étranger qui ne la faisait qu'en connaissance parfaite des événements qui, depuis nombre d'années, se déroulent en France: « Et, ajoutait-il au sujet du Canal de Panama, peut-être verrez-vous prochainement jeter la pierre à M. de Lesseps comme on l'a fait au dernier président de la République. » Si son œuvre est faisable, il aura bien mérité des Français; si elle s'écroule et meurt, malgré l'opiniâtreté de son courage à toute épreuve, vous entendrez, je n'ose pas dire, des malédictions lancées contre le perforateur de Suez, mais les paroles les plus amères imbibées de fiel et de vinaigre, que la ruine et le désespoir mettront dans la bouche des actionnaires du Canal, seront la récompense donnée aux efforts constants du président de la Société universelle interocéanique.

Et voilà pourquoi, en nous faisant à nous-même les interrogations transcrites ci-dessus et auxquelles nous ne voulons pas répondre, voilà pourquoi un sentiment de crainte nous poursuit; car, dans le cas d'être faites par la masse des actionnaires, nous ne pouvons prévoir le jugement qui sera rendu par l'opinion publique.

Mais, revenons à ce qui nous occupe :

Nous avons, à vol d'oiseau, traversé l'isthme de Panama; reprenons maintenant notre point de départ premier, soit Colon, Aspinwall, pour nous rendre compte de l'œuvre autant qu'il nous sera possible avec un soin plus minutieux, plus détaillé, quoique dans la courte mesure de nos facultés propres.

Nous ferons remarquer tout d'abord que l'ensemble des travaux de percement a été donné à un certain nombre d'entreprises dont les principales sont: la C^{ie} Jacob, la

C^{ie} Slaven, la Société du Panama Rail-Road, la Société Artigue, Vignau, Blanlæil et C^{ie}, la Société des travaux publics, et la compagnie Baratoux Letellier.

Il y a, en outre, une foule de sous-entrepreneurs sur toute l'étendue de la ligne, ainsi que des chefs tâcherons qui ont obtenu par contrats des extractions de terre à faire, soit directement de la Compagnie, soit d'entrepreneurs secondaires. Il n'est pas utile que nous nous arrêtions longuement sur ces derniers, lesquels, en fait, sont englobés dans la masse des premiers que nous avons nommés et qui forment le noyau total des grandes excavations ou percement du Canal.

Nous pouvons nous rendre compte des travaux en examinant les résultats donnés par les excavateurs, les dragues de puissance limitée, les dragues de grande puissance, ainsi que les perforatrices, le tout uni à la main de l'homme ou aux bras des ouvriers.

La première opération est donc celle des excavateurs qui ont mission d'extraire la terre en la chargeant sur des wagons transporteurs que des locomotives conduisent aux lieux désignés pour le déchargement. Ces excavateurs peuvent aussi être utilisés sans le secours de wagons transporteurs : cela dépend de la distance du lieu de décharge et de la configuration du terrain environnant le point de manœuvre desdits excavateurs.

Après l'excavateur vient la drague de puissance limitée, c'est-à-dire celle qui, le chenal du canal creusé jusqu'au niveau de l'eau et la terre formant vase, vient continuer de creuser à une profondeur de un mètre et demi à deux mètres.

Cette seconde opération, non plus de terrassement mais bien de véritable dragage, est celle qui a été donnée à l'entreprise américaine appelée Slaven et comprend une section de 20 kilomètres environ depuis l'entrée du Canal à Colon en direction de Panama.

Enfin, la troisième opération est celle qui continue encore de creuser le Canal avec les dragues de grande puissance jusqu'à une profondeur de 4 à 5 mètres. Cette dernière a été confiée à la compagnie Jacob, laquelle reprend conséquemment toute la trajectoire déjà creusée à 2 mètres de profondeur.

Nous nous rappelons ici avoir ouï dire que M. Slaven (compagnie américaine), de passage à New-Yorck, interrogé sur les travaux qu'il avait entrepris au Canal de Panama, avait répondu que 25 kilomètres de canal étaient achevés du côté de Colon.

Inutile de dire que cette réponse a été colportée comme réclame gigantesque en faveur du Canal ; il ne pouvait en être autrement.

Quant à nous, ce que nous avons vu de nos propres yeux, c'est que, depuis 1881 que les travaux du creusement du Canal sont commencés dans l'isthme, à la partie la plus facile, soit à Colon dans les marais au niveau de la mer, on arrive aujourd'hui au kilomètre 22,640, c'est dire que 22,640 mètres sont percés ; non pas peut-être à la profondeur voulue, car à certains endroits on a rencontré un terrain pierreux et résistant tout comme au kilomètre 5,600, que l'on appelait la butte du Mindi, laquelle butte a présenté et occasionné de longues difficultés à vaincre ; quoique cela on peut dire que ces 22 kilomètres sont percés.

Il paraît que les calculs premiers des ingénieurs étaient erronés. Dans leurs études de sondages, ils n'avaient pas trouvé ni le corail, ni la pierre, ni la roche. Ces difficultés n'avaient pas été aperçues, dans leurs pérégrinations premières, sur la trajectoire du Canal. De là, les retards successifs qui nous montrent constamment la lutte des hommes de l'art contre les écueils que, comme à la colline du Mindi nous retrouverons plus loin sur les chantiers de la Compagnie.

Cette lutte incessante se traduit dans l'emploi de la dynamite pour lequel emploi les barres à mines et les perforatrices sont indispensables.

Au Mindi, on avait trouvé un terrain formé d'une sorte de pierre tendre que l'on était constamment forcé de faire sauter à la mine. Et nous disons une sorte de pierre tendre pour la facilité avec laquelle la barre à mine y pénétrait. Ladite barre, que l'on introduisait généralement à une profondeur de 5 mètres, réclamait une journée ou une journée et demie d'ouvrier pour y arriver; dans la pierre dure ou roche, elle pénètre rarement au-delà de 60 à 80 centimètres dans une journée de travail constant. C'était en même temps une sorte de terre pétrifiée dont la pétrification n'est pas complète, car au moindre choc donné avec un corps dur elle se désagrège en parcelles de petites dimensions.

A côté de la barre à mine, il y a la perforatrice, mais cette dernière ne peut être employée que sur l'eau et les résultats, paraît-il, n'ont pas été couronnés de succès.

Voici maintenant comment l'opération de dragage se fait par la compagnie Jacob au moyen des dragues de grande puissance.

A l'aide des mines nombreuses que l'on perce, on fait sauter à la dynamite la masse pierreuse qui se désagrège; les travailleurs la précipitent aussitôt dans le chenal même du canal où se trouve la drague de grande puissance et dans le mouvement de rotation de la chaîne à gaudets, celle-ci recueille à la profondeur de 2, 3 et 4 mètres dans l'eau les tronçons de pierre et de terre qui, déversés dans un couloir *ad hoc*, tombent dans un chaland-clapet, qu'une chaloupe à vapeur remorque, ou directement dans un clapet à vapeur. Ces derniers vont ensuite à une distance indiquée en pleine mer déverser le cube de terre et de pierres extrait du canal.

Tout cet ensemble de travail est, comme on le voit, long, pénible et coûteux vu la série d'opérations multiples qu'il réclame.

Nous avons calculé, au Mindi, anciennement, qu'environ cent-cinquante ouvriers travaillaient journallement aux mines de dynamite et nous avons compté en une de nos explorations, trente-deux mines qui ont sauté dans une même journée. Toutes ces dernières étaient l'œuvre des bras ouvriers. On calcule aisément le temps que des écueils comme la butte du Mindi réclameront pour être surmontés, et cela sans compter les retards occasionnés par les accidents nombreux qui surviennent journallement, tels que dérangements de machines et bris de chaîne par suite d'explosions de dynamite aux abords des dragues.

Comme nous venons de le dire, les barres à mines percent des trous à une profondeur de 5 mètres, et voici comment on procède généralement. On perce, c'est-à-dire on fait un trou perpendiculaire ; au fur et à mesure que la barre creuse, on inonde le trou d'eau à l'aide d'une cuillère *ad hoc*, et un petit appareil, qui n'est autre qu'un tube de 50 à 60 centimètres de longueur, muni d'une soupape à la partie inférieure, plonge ensuite dans la mine percée pour en retirer la vase formée à l'intérieur. Quand le trou de mine est arrivé à la profondeur de 5 à 5 mètres et demi, ce qui est la mesure réclamée, on fait descendre une cartouche de dynamite munie d'une mèche qu'on allume ; ladite mèche, qui se termine par une capsule fulminante, fait aussitôt éclater la dynamite et la mine saute. On emploie également, au lieu de mèche la pile électrique.

L'usage de la dynamite, à proximité des dragues et des clapets, occasionne de nombreux accidents. Nous avons vu, par suite d'une explosion de mine, la monumentale pièce de drague, que l'on appelle élingue, être brisée et tordue comme une simple barre de fer. Comme aussi, nous avons

vu le capitaine d'une drague, située à 120 ou 130 mètres, être foudroyé par une explosion de mine sans recevoir aucune blessure.

Nous ignorons comment les médecins auront expliqué le cas. Ledit capitaine était assis à l'arrière de son bateau, il venait de déjeuner, l'explosion eut lieu et aussitôt il tombait foudroyé.

La perforatrice n'est autre qu'un appareil flottant en forme de parallélogramme ; sur un des côtés se trouve la force motrice, sur l'autre les barres à mines ou perforateurs dont les pointes suivant le cas peuvent être en diamant.

On devine aisément que la perforatrice a pour but de remplacer en partie ou en totalité, par la vapeur ou l'électricité, la main de l'homme. Mais comme nous le disions plus haut les résultats obtenus n'ont pas jusque maintenant été des plus satisfaisants. On en est toujours dans la série des tâtonnements.

Le grand problème dans la question du Canal de Panama reste partout le même, c'est-à-dire ce à quoi tend la perforatrice, substituer la force mécanique aux bras des ouvriers pour obtenir une augmentation de travail en même temps qu'une économie dans la main d'œuvre.

Les excavateurs, les dragues à puissance limitée, celles de grande puissance, et les perforatrices ; tous ces appareils de travail formant l'ensemble des moyens employés au percement du Canal nous montrent, d'une façon évidente, qu'on cherche la promptitude. Mais il arrive que tous ces appareils, vu la qualité du terrain, tous ces appareils, disons-nous, ne donnent pas le rendement qu'on en espérait et il faut toujours avoir recours aux bras des ouvriers.

On nous a dit que la Compagnie universelle du Canal interocéanique avait fait dans le temps des démarches

auprès des autorités françaises au Tonkin, afin d'obtenir de l'Extrême-Orient une émigration d'anamites que l'on disait devoir être d'environ 20,000 coolies. Ce serait peut-être là le meilleur appoint pour les travaux du Canal, car il est un fait acquis, les travailleurs manquent et en disant les travailleurs nous voulons dire les travailleurs terrassiers, ceux qui luttant contre les intempéries des saisons et du climat sont exposés à la pluie et au soleil la pioche ou la pelle à la main.

Si nous avons dit plus haut que sur les chantiers on refusait souvent des ouvriers, nous avons voulu dire ceux qui y viennent prétendre des emplois mécaniques ou d'un certain savoir industriel mais non les terrassiers.

Et en parlant des ouvriers, nous avons remarqué avec amertume que généralement la préférence était gardée pour les nationalités les plus diverses en dehors de la nationalité française. De là le spectacle regrettable au point de vue du patriotisme que nous offre l'isthme de la Colombie dans toute son étendue.

Sur tous les chantiers et au sein de toutes les entreprises on ne rencontre partout que des Grecs, des Italiens, des Haïtiens, des Espagnols, des Américains, des Jamaïcains, etc., etc., des Français fort peu, et pourtant l'œuvre est française.

Les Italiens et les Grecs surtout, on les y voit comme une plaie de sauterelles.

Quelle misère il doit y avoir en Italie et en Grèce pour avoir, ces deux peuples, ainsi déserté de leurs pays respectifs. Ces deux nationalités y sont venues et y viennent sans discontinuer. Allez-vous sur une drague ? ce ne sont que des Grecs et des Italiens. Allez-vous à bord d'un clapet ? Grecs et Italiens. Les cantines sont italiennes, les hôtels, italiens, les marchands, italiens, etc., etc.

Nous avons vu ces derniers émigrer sur presque toutes

les contrées des Amériques à Montevideo, Buenos-Ayres, Callao, Lima, l'Equateur, New-York, San-Francisco, nous ne pensions guère qu'il pouvait encore y en avoir pour l'isthme de Panama. Nous nous sommes trompés.

Les Américains du Nord sont aussi en grand nombre dans la Colombie. Mais la présence de ces derniers ne nous étonne pas ; la proximité des Etats-Unis et la ligne du chemin de fer d'Aspinvall à Panama nous en donnent la raison d'être.

Parmi les terrassiers, les plus nombreux sont les Jamaïcains soit les nègres et mulâtres de l'île de la Jamaïque. Ce sont eux, les Jamaïcains mélangés de Haïtiens, de Martiniquais et de quelques autres venus des îles sous le vent, des Antilles, qui forment la masse des travailleurs terrassiers dans l'Isthme.

De sorte qu'il résulte à Panama, qu'on parle toutes les langues ; celle qu'on parle le moins c'est le Français, celle qu'on parle le plus c'est l'Anglais. Mais ce que nous avons surtout remarqué avec une tristesse poignante, c'est que toutes les langues étrangères qui y sont parlées ne servent la plupart du temps qu'à nous railler. Nous y entendons à chaque pas les Américains dire à notre rencontre avec ironie ce mot : *Frenchmam* ; comme nous entendons de la bouche de tous ceux qui bien ou mal parlent l'Espagnol, ce mot qui cherche à caractériser le sarcasme : *Gavacho*. Il nous appartenait pourtant d'avoir la prépondérance, au nom de la hardiesse de notre entreprise. Que nous sommes naïfs, pour ne pas me servir d'une expression plus exacte.

N'allez pas croire que ce que nous venons d'écrire ne soit pas l'expression fidèle de ce qui existe dans l'isthme de Panama. Un employé au Canal, que j'avais le plaisir de rencontrer sur les travaux me disait ces paroles : par suite de fièvres pernicieuses, il y a environ cinq semaines, je

fus obligé d'entrer à l'hôpital de Colon ; dans la salle où l'on me soignait, sur vingt malades, je ne trouvais pas un seul français à qui adresser la parole. Que faire ? je demande à être changé de salle ; je ne gagnais pas au change : sur 17 malades, nous étions, en me comptant, 3 Français. Et dans ces deux salles successives, qu'ai-je entendu sans cesse de la bouche des étrangers ? des plaintes, des insultes à l'adresse tant des Français que des pauvres sœurs qui nous soignaient. C'était à en pleurer.

Il serait trop long de dire tout ce que nous ressentons de douleur poignante, à titre de Français, car nous nous rappelons que non seulement ici mais en Algérie et en France même, nous donnons partout notre pain national aux étrangers.

L'Algérie est peuplée de Maltais, d'Espagnols, d'Italiens, qui ont abaissé les salaires dans toutes les provinces au détriment de notre classe ouvrière. La France continentale nourrit un million quinze mille étrangers à elle seule. Il n'y a pas dans le monde entier une puissance qui soit aussi généreuse.

Cette générosité à notre point de vue devient pour tout Français, qui a une famille et aime la France, un crime de lèse-patriotisme.

On avait rencontré à la Butte du Mindi une première difficulté sérieuse du Canal de Panama. Si nous nous y sommes arrêté quelque peu, c'est que nous avons essayé de faire comprendre comment on opère le creusement. A l'avenir, nous n'aurons plus qu'à reconnaître purement et simplement le travail fait.

Pour ne pas retarder les travaux en aval du Mindi, des dragues avaient été établies au-delà de la butte et la série d'opérations telles que nous venons de voir, se continuaient de Gatun jusqu'à Bohio-Soldado. Conséquemment, nous pouvons conclure que de la pleine mer ou de l'em-

bouchure du Canal, on peut pénétrer à l'intérieur de l'Isthme jusqu'à Bohio Soldado, environ 5 lieues.

Voilà du côté de Colon le bilan exact des travaux faits et positivement acquis à l'œuvre du percement. Non pas peut-être sans avoir à y revenir, pour approfondir le chenal, mais cette seconde partie n'est plus à compter. Donc, de Christophe-Colomb, passant par Fox-River, Monkey-Hill, Mindi, Gatun, Ahorca Lagarto, le Canal est œuvre faite ; tout en faisant abstraction complète, bien entendu, de la dérivation de la rivière Chagres à la hauteur de Gatun : nouveau travail qu'il nous faudra tenir en ligne de compte, car il est à son tour de proportions gigantesques, en même temps qu'indispensable pour la conclusion du Canal.

Mais si de ce côté, c'est-à-dire du côté de l'Atlantique, les travaux offrent un résultat palpable en l'espace de sept années, en est-il de même sur la rive du Pacifique ? C'est ce que nous allons voir.

Premièrement, nous avons parcouru à vol d'oiseau la trajectoire du Canal ; secondement, nous avons déterminé l'œuvre faite à Colon. Passons maintenant à celle qui est faite à Panama. Il nous restera pour conclure la partie comprise entre ces deux points extrêmes.

Sur le Pacifique, soit à Panama, il a été établi, comme du côté de Colon, un service de dragage exactement pareil à celui confié à la Compagnie américaine ainsi qu'à la Compagnie Jacob.

La Compagnie chargée des excavations et dragages se nomme ici la Société Baratoux, Letellier et C^{ie}, et le point qui sera l'embouchure du Canal sur le grand Océan se dénomme la Boca.

Ce dernier point est situé à une distance d'environ quatre kilomètres de la ville de Panama en même temps que sur la rive droite de la rivière Rio-Grande, laquelle rivière se jette non loin de là dans le grand Océan.

A la Boca, nous ne rencontrons pas comme à Colon une petite ville élégante de constructions nombreuses qui flattent l'œil dans une série de rues bien percées. Le terrain, encaissé entre les montagnes, ne pouvait, en aucune façon, faciliter l'apparition d'une cité nouvelle aux proportions aussi grandioses. Le climat en outre beaucoup plus malsain qu'à Colon, car on le dit plus mortel que dans tout le reste de l'Isthme, le climat, disons-nous, est peut-être aussi cause de l'absence de ce gaspillage converti en maisons, châteaux, palais présidentiels, etc. Mais après tout, au point de vue du percement, nous nous demandons ce que tout ce luxe peut rapporter au Canal ? Ce ne sont pas des agglomérations de villages ou petites villes que l'œuvre interocéanique réclame. La Société universelle du Canal de Panama ne réclame qu'une seule chose : *Un Canal*.

Nous ne voulons donc, pour les actionnaires et obligataires de la Compagnie, nous ne voulons, disons-nous, que la plus grande économie, celle qui, en rejetant les frais et dépenses inutiles, évite la perte du capital, lequel capital a été versé dans le but unique d'obtenir une voie de communication maritime à travers l'isthme de la Colombie.

La Compagnie Baratoux-Letellier, dans les travaux exécutés ici, ne présente pas l'amplitude des compagnies de Colon, car ils sont loin d'égaliser ceux qui ont été faits en ce dernier point ; ils sont même très arriérés. Il est vrai que les marées, qui, sur les rives du Pacifique, sont de 8 à 11 mètres, ne permettent pas de travailler avec une constante continuité ; mais, tout en tenant compte de ces difficultés, on est véritablement étonné du peu de progrès du percement.

Il y a généralement de trois à quatre dragues qui fonctionnent depuis ces derniers mois, mais toujours avec des contretemps nombreux provenant, sans aucun doute, de ce mouvement de marées continuelles qui existent sur la côte du grand océan.

En nous rappelant ce que nous avons rapporté plus haut, sur l'interpellation de M. Slaven, de la Compagnie américaine, ce dernier disait, au sujet des travaux accomplis à la Boca, que lesdits travaux ne présentaient pas les mêmes progrès qu'à Colon ; nous ajouterons, nous, pour être plus précis, qu'à la Boca, c'est tout au plus si l'on peut relever 5 kilomètres de percement accompli.

Nous ne nous expliquons pas d'une façon positive d'où provient cette différence énorme entre Colon et la Boca ; car ici les dragues sont d'une puissance presque égale à celle de la compagnie Jacob et il n'a pas été nécessaire d'employer continuellement la dynamite, opération longue et pénible qui retarde le travail.

Il n'est pas sans intérêt, puisque nous sommes à Panama, de mentionner en passant, ne serait-ce qu'à titre de renseignement, l'existence du magnifique hôpital central de la Compagnie.

Cet établissement grandiose, pour lequel il a été dépensé, dit-on, dix millions, offre l'aspect monumental d'une cité.

Nous nous rappelons avoir connu en l'année 1881 le médecin en chef, ou pour mieux dire le directeur du service de santé à Panama, M. Compagnon ; ce dernier, dans une petite brochure, que nous avons lue à l'époque, indiquait les moyens à employer pour combattre les ennemis de l'homme sur l'isthme, c'est-à-dire les maladies. Ladite brochure, écrite dans un style charmant, traitait de main de maître, au point de vue médical, tout ce qui a trait à la conservation de la vie humaine ; quoique cela, les maladies n'ont pas disparu et l'isthme est resté ce qu'il a toujours été.

Les fleurs de littérature, les enjolivements de rédaction unis à la science, ont bien cherché à atténuer, dans des descriptions flatteuses, les dangers nombreux cachés sous la flore tropicale, les résultats sont médiocres.

L'hôpital dont nous nous entretenons en ce moment, en

est le témoignage aussi effroyable qu'il est monumental dans ses proportions de grandeur immense.

Les lignes colossales de ce vaste établissement nous montrent bien le nombre de victimes continuelles que le climat de la Colombie y doit sans cesse amener et où la cloche du trépas indique souvent que ce lieu de refuge n'est qu'éphémère et trompeur. C'est le chemin de l'éternité !

En dehors de cet hôpital, il a aussi été construit à Taboga, île située sur le Pacifique dans la baie de Panama, une maison de santé que l'on appelle sanitarium. C'est une sorte de maison de convalescence où les employés du Canal vont passer le temps nécessaire à leur rétablissement complet. Ce point a été choisi comme étant le plus sain de tous les environs.

Ile exposée à toutes les brises de la mer, elle offre la situation la moins sujette aux maladies diverses qui séjournent dans l'isthme; à marée basse, elle communique également avec une seconde île beaucoup plus petite que l'on dénomme Taboguilla. C'est Taboga qui fournit une partie de l'eau potable à Panama où elle est transportée sur des chalands construits *ad hoc*.

La compagnie Baratoux-Letellier de la Boca y a également fait construire un immense réservoir pouvant prendre cent tonnes d'eau par vingt-quatre heures. Cette dernière, par les soins mêmes de la Compagnie, est fournie aux travailleurs sur les dragues et clapets à l'embouchure du Canal; précaution qui est d'une utilité première, vu le manque d'eau potable en ce dernier endroit, lequel, comme nous l'avons dit plus haut, est considéré comme un des plus malsains de la Colombie.

Le défaut d'eau potable se fait du reste sentir sur toute la trajectoire du Canal.

A Colon, l'eau qu'on boit n'est autre que celle que l'on

recueille dans des réservoirs pendant les pluies torrentielles. Les nombreuses rivières n'étant partout formées que d'avalanches monstrueuses d'eau jaunâtre, celle-ci est détestable à toute époque de l'année et ne peut servir à la consommation.

Pour terminer notre appréciation sur les travaux accomplis en ce point du canal nommé la Boca, nous dirons que nous avons été complètement désillusionné. Le creusement n'offre aucun résultat. Et en nous rappelant, au surplus, que nous avons ici une dérivation de rivière, qui n'est autre que Rio-Grande, nous nous demandons quel sera le nombre d'années nécessaires à l'achèvement de l'œuvre.

Suivant notre manière de procéder, il nous reste maintenant à voir la troisième section des travaux, soit celle comprise dans la partie centrale de l'isthme. Et c'est ici que nous trouvons le plus de difficultés à vaincre ; car nous nous trouvons en présence du grand parapet, si je puis m'exprimer ainsi, que l'on appelle la Culebra.

Jusqu'à présent, on n'a eu à lutter qu'avec les méandres du Chagres et du Rio-Grande, nous nous trouvons ici devant une montagne à percer jusqu'à une profondeur de 400 mètres ainsi que devant de nombreuses couches de terre où nous découvrirons la roche ou la pierre. En d'autres termes, nous sommes dans la partie la plus difficile de l'œuvre, celle qui comporte partout de nombreux travaux d'art en même temps que d'immenses dépenses à faire.

Ces difficultés peuvent-elles être surmontées ? Ce n'est pas à nous de répondre. Entre temps, il nous semble que M. de Lesseps, sans le vouloir peut-être, a laissé entrevoir un doute sur cette partie du travail à effectuer, une crainte même.

Ce doute, nous le lisons dans la demande qui a été faite par lui à la Commission d'ingénieurs, laquelle demande n'avait d'autre but que de savoir s'il n'était pas possible de

faire faire un bief au Canal de façon à tourner momentanément la difficulté contre laquelle on lutte avec acharnement pour ainsi pratiquer, plus promptement, une ouverture pouvant donner passage aux navires.

Il avait été sans cesse convenu que le canal serait à à niveau d'un océan à l'autre; aujourd'hui, tout a changé, ce n'est plus une voie maritime à niveau, c'est un canal à écluses.

Il est définitivement arrêté qu'ainsi se fera momentanément le Canal et M. de Lesseps a confié la construction desdites écluses à la maison Eiffel.

Donc, pour éviter, *momentanément peut-être*, cette partie difficile du Canal, il y a ici deux genres de travaux bien distincts : le canal à écluses et le canal à niveau. Le premier pour accélérer l'ouverture d'une voie d'eau, le second pour annuler le premier.

Mais, qu'il nous soit permis de faire une remarque à la vue de tous ces changements qui surviennent journellement dans l'œuvre du Canal.

Anciennement, M. de Lesseps comptait pour le percement du canal sur l'appui d'une maison de premier ordre, les entrepreneurs Couvreur et Hersent, ceux qui précisément avaient exécuté les travaux du canal de Suez. Ces entrepreneurs, depuis longtemps déjà, ont disparu de l'isthme de Panama et ce sont des noms nouveaux qui figurent dans toutes les entreprises. Les antécédents sur ces MM. Couvreur et Hersent offraient pourtant à M. de Lesseps, d'après son dire, une garantie complète pour l'achèvement du Canal.

Ces Messieurs se seraient-ils trompés? Auraient-ils reconnu que les travaux ne peuvent être menés à bonne fin? Nous sommes tenté de le croire; car nous voyons que d'abord ils avaient accepté l'entreprise sur un devis de 512 millions alors que M. de Lesseps reconnaissait que le

coût, auquel atteindrait le percement du Canal, serait de 658 millions.

De six cent cinquante-huit millions à un milliard six cents millions l'écart est vraiment écrasant. Si encore ce milliard six cents millions laissait entrevoir l'achèvement de l'œuvre! Mais non, M. de Lesseps se trouve aujourd'hui, plus perplexe que jamais, il lui faut encore des millions pour n'obtenir qu'un canal provisoire, c'est dire un canal à écluses.

En reprenant, inutile de nous étendre longuement sur ce fait que le bief proposé à la commission des ingénieurs ainsi que la série d'écluses, indiquent d'une façon évidente les tâtonnements qui révèlent la crainte de ne pouvoir surmonter les difficultés qui se présentent sur les hauteurs dominées par la Culebra. De même, l'extension de la région des hauteurs sur laquelle on établit les écluses soit de Bohio Soldado, première écluse sur le versant Pacifique à Miraflores, dernière écluse sur le versant Atlantique, de même cette extension nous fait voir que les obstacles qui se présentent se trouvent non pas seulement à l'endroit où l'on fait faire un bief au canal, mais encore en aval et en amont de ce bief, soit à Bohio, San Pablo, Matachin, Obispo, Empeador, Cucaracha, Paraiso, Pedro Miguel et Miraflores.

Tous ces points sont parsemés de difficultés sans nombre pour lesquelles il faut des appareils multiples en même temps que des bras d'ouvriers, et présentent à l'heure actuelle un aspect de regrettable retard. Inondés de nombreux engins métalliques pour la construction des écluses, on ne voit partout que la lutte incessante de la science aux prises avec la nature qui résiste sans relâche à l'œuvre de la force humaine. Et les résultats peu satisfaisants, nous en sommes persuadé, ne laissent pas que de causer de vives inquiétudes au président de la Compagnie. — C'est bien ici que l'on peut dire avec vérité : il faut de l'argent et toujours de

l'argent, car cette partie du canal sera un gouffre pendant de longues années.

Pour vaincre momentanément la difficulté on établit donc des écluses colossales qui donneront un nouveau genre de canal; et c'est pour obtenir ce nouveau genre de canal qu'il a cherché ainsi à obtenir l'appui du gouvernement français, car il a compris déjà que la faillite est une ruine complète pour d'innombrables petites fortunes bourgeoises, une ruine complète pour de nombreux artisans et travailleurs économes qui ont sué sang et eau dans l'espoir d'une douce vieillesse; il sait que cette faillite est un coup formidable donné aux transactions commerciales de la France, et que celle-ci en souffrira de longues années. — Aussi cherche-t-il avec désespoir le remède à cet effroyable krach pour lequel les Bontoux et C^{ie} ne sont que des atomes.

Si le gouvernement français lui donnait son appui, ce qui ne pourrait arriver que par suite d'une anomalie que nous ne pourrions expliquer eu égard à ce que nous avons écrit plus haut, si le gouvernement français, disons-nous, le lui donnait, cet appui représenterait-il la conclusion du Canal de Panama? Non, n'en déplaise à M. de Lesseps.

Nous lisons dans un journal américain: la ruine de la Compagnie du Canal de Panama est à l'ordre du jour. — Que peut faire le président de la Société Universelle interocéanique pour obtenir des fonds? — Il peut, ajoute malicieusement ce même journal, s'adresser au peuple français. — Ce dernier en donnera-t-il? — A cette question, nous ne savons que dire, car le peuple qui a donné jadis cinq milliards n'est peut-être plus disposé à déboursier sans cesse pour le profit des autres; il préfère peut-être aujourd'hui, après tout ce qu'il a payé déjà, s'arrêter en chemin pour sauvegarder sa richesse nationale jusqu'aux seules limites de ses frontières naturelles.

La demande faite par M. de Lesseps aux ingénieurs sur

la possibilité de faire faire un bief au Canal ayant donc été approuvée par la commission technique et la question des écluses ayant été résolue depuis un an passé, les ateliers à la charge de Erzinger Dephieu et C^{ie} font sur place les travaux préliminaires à la construction des dites écluses. Et nous avons calculé que dans l'ensemble de cette région des hauteurs où l'on pense établir les écluses, c'est-à-dire depuis Bohio-Soldado jusque Miraffores, nous avons calculé, disons-nous, qu'il pouvait y avoir un ensemble de six à sept mille ouvriers tout au plus; il en faudrait une moyenne de douze à quinze mille, car la tâche est pénible. — Ce n'est partout qu'un travail de terrassement mêlé d'explosions à la dynamite qui réclame, sans exagération et pour le moins, le double de ce que nous y avons trouvé de travailleurs.

Franchir la Culebra, c'est-à-dire le parapet central du Canal de Panama et dont on ne prévoit pas pour d'ici longtemps la coupure, est sans contredit une œuvre de Titans; cette œuvre a été confié à la Compagnie Artigue Sonderegger, qui y a installé la lumière électrique, et un de ces mois derniers, il a été extrait environ deux cent mille mètres cubes de terre, pierres ou roches.

Le chiffre deux cent mille sonne bien aux oreilles, mais quand on voit de près l'atome que forme ce chiffre comparé au massif de cent mètres, on ne peut faire moins que de constater la maigreur du résultat obtenu; aussi nous comprenons aisément, que, si le percement du Canal est faisable, ce ne sera pas l'œuvre d'un jour. L'année 1890, qui ne verra pas la Culebra traversée de part en part par un canal à niveau de neuf mètres de profondeur sur vingt-quatre mètres de largeur, l'année 1890, disons-nous, sera suivie de bien d'autres qui, dans l'isthme de Panama, attendront comme elle la rupture définitive de cet anneau dorsal de la cordillère des Andes.

Je n'ai pas besoin ce me semble de venir ici rapporter par sections de travail ce qui a été fait, ni venir donner avec exactitude les dimensions géométriques du cube déjà extrait. La multitude de travaux divers entrepris dans un labyrinthe inextricable de terrassements, de déblaiements par voies de communications latérales ou transversales au canal nous en rendrait la besogne longue et difficile.

Ce n'est qu'avec la plus grande attention et la constance la plus opiniâtre qu'on pourrait peut-être arriver à déterminer le nombre d'excavateurs, dragues et appareils divers employés dans cette région. Il y a un amalgame si désordonné de tous ces instruments sur les chantiers qu'il faut avoir l'œil bien habitué et surtout expert pour reconnaître ceux qui, abandonnés aux intempéries, ne le sont que momentanément pour cause d'avaries, de ceux qui peuvent être mis instantanément en marche. — Il y a des machines partout, il y a des excavateurs et des dragues partout; les uns fonctionnant, les autres à l'état de repos, les uns à l'état de vieille ferraille, les autres en cours de montage ou de construction. En donner le nombre exact? nous ne pouvons le faire. — Nous avons bien cherché d'y arriver, c'est-à-dire nous avons cherché à relever ponctuellement et le nombre d'appareils en marche et le nombre d'ouvriers employés, mais nous avons lutté sans cesse contre des difficultés émanant précisément de notre propre curiosité; nous avons voulu trop savoir. — Car en voulant ramasser de la bouche des uns et des autres tous les détails qui nous intéressaient, dans nos visites nombreuses sur les chantiers, sur les travaux, dans les ateliers, nous avons maintes fois trouvé que les détails qui nous étaient donnés ne concordaient pas avec ce que nous-même nous étions à même de voir.

Nous nous sommes aussi, souvent, trouvé dans l'impossibilité matérielle d'aller plus de l'avant, par suite de manque

de guide intelligent dans les voies latérales du canal. — Ne pouvant nous adresser directement aux chefs de sections ou aux ingénieurs divisionnaires qui certainement n'avaient pas l'ordre de nous laisser confronter, sur les plans des travaux, l'exactitude de nos impressions, ne pouvant, dis-je, nous adresser à eux, il nous fallait chercher tantôt sous un soleil de feu, tantôt sous une pluie torrentielle, dans des bourbiers profonds ou aux bords des ravins, les renseignements précis que nous voulions obtenir.

On conçoit aisément que l'explorateur ignoré, qui n'agit que pour éclairer sa religion, ne jouit point des privilèges accordés aux courtisans flatteurs lesquels promettent avec emphase les peintures dorées que l'on paie à prix d'argent suivant l'importance du reporter.

A ce dernier, l'on facilite tous les renseignements, parce qu'on sait que les chiffres qui lui seront fournis seront aussitôt inscrits à l'*Officiel* d'un éditorial somptueux, lequel éditorial vous relèvera sans crainte 37 excavateurs fonctionnant sans relâche soixante-deux locomotives et 2,600 wagons. Au premier, qu'on laisse passer glanant lui-même la vérité, on répond avec aigreur et mauvaise grâce pour le décourager, car on sait qu'il aura plus tard le droit de proclamer sans crainte d'être démenti qu'il y a, dans toutes ces sections des hauts plateaux, beaucoup de matériel perdu et que, dans l'œuvre totale du Canal de Panama, il y a fort peu de fait, conséquemment beaucoup à faire.

Nous n'entrerons pas dans les ateliers divers, dans les magasins de dépôts, ni dans les bureaux de sections. Nous citerons, toutefois, les ateliers de Bas-Matachin, lesquels, à diverses reprises, ont été complètement fermés et le personnel ouvrier totalement congédié. C'est là, du reste, une manœuvre de tous les jours au Canal. Le renvoi d'ouvriers sur les chantiers et dans les ateliers se fait sans aucune considération, sans aucun préambule, de la même façon

qu'on reçoit sans réplique dans les bureaux ou dans les campements les employés envoyés directement par le bureau central de Paris.

Ces derniers ce sont ceux que l'on appelle *classés* et, soit dit en passant, ils sont à Panama les heureux de la terre dans l'administration intérocéanipue, car ils jouissent de privilèges spéciaux qui les placent dans une situation de beaucoup supérieure aux autres employés du Canal.

Il paraît qu'à Paris les influences sont grandes, car chaque courrier de France amène à Colon de nombreux protégés qui font le désespoir ici de bien des pères de famille. Comme nous le disait dernièrement un chef de section, quand un employé classé nous arrive, nous sommes forcés de le placer et quand il n'y a pas d'emploi nous devons lui en trouver. Pour ce faire, nous renvoyons sans pitié celui qui n'est pas inscrit aux bureaux de la Compagnie centrale, c'est-à-dire celui qui a été pris ici à Colon-Panama sans le patronage de l'Etat-major général de France. Ce système de faire est peut-être un peu brutal, mais nous devons nous conformer aux ordres qui nous sont donnés par l'administration centrale.

Nous n'avons rien à dire à cette préférence donnée aux employés venant directement de France. Il y a sans doute des motifs *spéciaux* qui ont déterminé la Société du canal à agir de cette façon à l'égard de son personnel choisi. Mais ce que nous ne pouvons laisser passer sous silence, puisque nous parlons des employés, c'est le taux des appointements et des salaires admis dans l'isthme; taux des salaires qui, pour les travailleurs quelqu'ils soient, ne représente pour ainsi dire qu'une valeur nominale et par conséquent un trompe-l'œil, un leurre; je vais m'expliquer.

On dit à l'employé du Canal, vous gagnerez quatre piastres par jour, et effectivement on lui paie quatre pias-

tres ; non pas quatre pièces de cinq francs, mais quatre piastres colombiennes qui ne valent que trois francs chaque. Bien plus, au lieu de lui donner, comme je viens de le dire, quatre piastres colombiennes entières, on lui donne huit demi-piastres ; ces demi-piastres, à leur tour, ont une moins-value sur les piastres entières : d'où il résulte que le travailleur perd d'un côté 40 %, de l'autre 10 %, soit 50 %. Donc, au lieu d'avoir gagné comme il le croyait, quatre fois cinq francs, soit vingt francs, il n'a gagné que dix francs.

C'est une opération de change qu'on ne voit qu'ici dans l'isthme de Panama ; elle n'est ni plus plus ni moins que scandaleuse au plus haut degré. Et à la vue de cet abus, on est presque tenté de s'écrier : mais où donc est passé l'argent ? Nous n'avons pas à nous occuper de cette désillusion, malheureusement trop vraie pour le travailleur dans l'isthme, elle fait cortège à celle des actionnaires et obligataires qui voient leurs titres baisser journallement pour ne se relever jamais.

Sur les hauts plateaux, que voyons-nous comme résultat palpable ? comme résultat non pas tracé sur le papier sous la plume des reporters de la haute finance, mais bien tracé sur les lieux, visible à l'œil nu ? Nous voyons, entre Bohio et Matachin, une trajectoire de canal ayant ici une profondeur d'un demi-mètre, là une profondeur de deux mètres à deux mètres et demi ; nous voyons que les sections de Tavernilla, San Pablo, Magey et Gorgona jusque Matachin ne laissent pas encore entrevoir la conclusion du Canal ; nous voyons, et j'en appelle au témoignage des ingénieurs eux-mêmes, que pour en arriver à la pose des écluses, entre ces deux points, il faudra longtemps encore creuser, avant de faire disparaître les côtes ascendantes comprises entre la première écluse et Matachin.

En un mot, c'est une désolation.

Beaucoup de matériel embourbé et perdu dans les bas-fonds et sur les collines, beaucoup de maisons, de magasins, et de machines diverses semés à profusion ; mais peu d'ouvriers, pas de bras, par conséquent pas de résultat valable relativement au capital employé. Le gaspillage, les tâtonnements, les retards à l'ordre du jour dans tous les campements, dans toutes les sections : *Voilà l'œuvre.*

Que les beaux parleurs viennent nous annoncer que le percement du Canal marche pour le mieux des intérêts des actionnaires, nous ne pouvons que nous rendre à l'évidence écrasante que présente tout l'ensemble de cette trajectoire, c'est-à-dire celle que nous avons vue et touchée du doigt au milieu des fatigues d'une exploration impartiale ; cette écrasante évidence n'est autre que le désarroi continu dans les travaux, qui aujourd'hui sont donnés à l'entreprise, demain repris par la Compagnie du Canal, et ainsi de suite jusqu'à la détérioration tant du travail fait que des appareils qui y sont employés.

Conséquemment, comme nous le disions plus haut, et nous le répétons avec conviction : il y a beaucoup de millions à demander.

Faut-il continuer de gravir jusqu'au sommet de la Culebra pour redescendre ensuite sur le versant du Pacifique jusqu'à la Boca ? L'aspect est malheureusement le même partout.

Toutefois cependant, sans prendre les hauteurs diverses qui nous mènent en passant par Obispo, les Cascades et Emperador jusqu'à celle de 85 mètres, laquelle il est indispensable de percer à une profondeur d'environ 100 mètres en comptant bien entendu celle arrivant au plafond du canal, sans prendre, disons-nous, ces hauteurs diverses, il nous faut ici nous arrêter quelque peu. Car, ayant eu successivement un canal à écluses, ensuite

un canal avec tunnel sans écluses, puis enfin un canal sans écluses et sans tunnel, aujourd'hui qu'on est revenu aux écluses, nous devons nous rendre compte de ces dernières.

On a longtemps tâtonné avant de pouvoir en déterminer d'une façon précise et l'emplacement et le nombre; enfin, elles sont au nombre de dix, à moins qu'il n'y ait encore de nouveaux changements. Les voici : écluses de Bohio, San-Pablo, Matachin, Bas-Obispo, Emperador, Cucaracha, Paraiso (2), Pedro Miguel et Miraflores; soit cinq sur le versant Atlantique et cinq également sur le versant Pacifique.

On connaît assez ce que c'est qu'une écluse, pour n'avoir pas à rapporter ici quel est ce genre de canal; mais nous ferons remarquer que, pour leur construction, il est utile de rencontrer des terrains rocheux et durs, c'est-à-dire que, contrairement à ce que l'on réclame pour un canal à niveau, on demande ici un terrain de la plus grande résistance possible. Et, fait assez remarquable pour nous, c'est que, quand anciennement sur la trajectoire du Canal, on désirait ne rencontrer que des terres malléables, suivant les journaux on était admirablement exaucé, aujourd'hui qu'on désire de la pierre ou de la roche, suivant ces mêmes journaux on est encore admirablement servi.

Ne semble-t-il pas qu'un Dieu malin protège l'œuvre du percement?

Une seule écluse présente, dit-on, quelques difficultés sérieuses : elle n'est autre que la dernière, celle de Miraflores, sur le versant du Pacifique, à quelques kilomètres de Panama; ces difficultés ne proviennent que de la vase qu'on rencontre momentanément, car, ajoute-t-on bien vite, à une toute petite profondeur, on trouve déjà la roche dure.

Elles sont toutes confiées à M. Eiffel de Paris pour

qui la construction n'offre, en ce qui regarde la partie matérielle comme ouvrage manufacturé ou fabriqué, aucun embarras ; mais ce qui est à craindre dans le fonctionnement futur peut provenir de la nature du sol ainsi que des crues d'eau mal contenues, tout comme aussi des effets des tremblements de terre qui, quoiqu'on en dise, sont assez fréquents, et peuvent détériorer ensuite d'une façon complète tout le système d'écluses au point de le rendre impraticable.

Mais, en admettant momentanément que ce dernier inconvéniént ne soit pas une difficulté, ou, pour mieux dire, supposons qu'il ne soit pas à craindre pour l'avenir. Voici, sommairement, le genre d'écluses qui a été adopté. Il n'est autre que celui qui, en 1879, a été proposé par MM. Pouchet et Sautereau, lors du projet du Canal par le Nicaragua, soit le système à *caissons-portes*. Ces caissons-portes seront de grandes caisses en tôle et fer glissant à frottement très doux sur le fonds du bassin en même temps que la partie supérieure pourra également glisser sur des rouleaux habilement disposés et assujettis à un pont-volant placé en travers même de l'écluse ; et le mouvement de descente ou d'ascension s'effectuera dans des rainures ou chambres gigantesques ménagées perpendiculairement au Canal.

Quand il s'agira d'ouvrir totalement la porte, celle-ci dans un second mouvement viendra se ranger le long de la berge à l'aide du pont lui-même, qui pivotera sur un axe mécanique très ingénieusement conçu.

Tel est en somme et dans toute sa naïveté, le genre d'écluses employées au Canal de Panama ; une porte en aval et une porte en amont du bassin, portes qui au lieu de pivoter sur des gonds pivoteront à l'aide d'un pont tournant, lequel dans son mouvement de rotation viendra les placer le long des parois.

On voit que comme principe jusqu'à un certain point ce n'est là que l'enfance de l'art.

Toutefois ici l'application n'en est peut-être pas aussi facile. Pour donner accès à d'immenses navires jaugeant jusque sept mille tonneaux, il faut des réservoirs immenses qui devront laisser écouler, dans une espace de temps relativement très court, plus de cinquante mille mètres cubes d'eau ; il faut aussi s'attendre à des chocs plus ou moins fréquents des navires contre les parois mêmes des bassins ainsi que contre les portes-caissons rangées le long de la berge.

Ce sont là des quotients qui tendront journellement à détériorer les écluses dans leur ensemble. C'est pour cela qu'il faut des matériaux d'une construction solide et inébranlable, c'est-à-dire la pierre dure pour les parois des bassins et le fer tôle à toute épreuve pour les portes. Il faut, au surplus, des parois verticales et sans aspérités, lesquelles pourraient écorner ou ébrécher les flancs des navires ; il faut encore qu'au moindre accident des portes-caissons, il soit aussitôt facile de les réparer pour ne pas laisser la navigation s'interrompre sur tout le parcours du Canal.

Tout cela est jusqu'à un certain point faisable. Les portes qui fermeront les bassins auront des épaisseurs de 3 ou 4 mètres sur une largeur de 21 mètres et une hauteur également de 21 mètres. Au moindre dérangement des portes, on pourra les réparer facilement par cela même qu'elles seront suspendues à un pont tournant qui permettra l'inspection. Là où on ne trouvera pas de pierre dure, on se servira de plaques de fer sous lesquelles on coulera une forte épaisseur de béton.

Les portes seront intérieurement partagées en un certain nombre de divisions ou cloisons étanches, dans lesquelles, pour les lester, on pourra introduire soit de l'air

comprimé soit de l'eau, ce qui permettra instantanément et tous les jours de se rendre compte de leur état de conservation et les réparations qui s'y présenteront pourront aussi être faites à sec.

Le creusement des bassins est actuellement confié à un certain nombre d'entrepreneurs représentés par des chefs d'écluses qui ont l'obligation de faire les excavations, pour qu'on puisse, aussitôt que possible, livrer au moins les têtes d'écluses aux travaux de maçonnerie. Ces écluses, dans leur ensemble pour les revêtements, les endiguements, réclameront plus de 200 mille mètres cubes de maçonnerie, laquelle consistera presque partout en béton, c'est-à-dire pierre concassée et ciment.

C'est sur le flanc du Pacifique qu'on trouve la pierre pour la fabrication du béton, car toutes les pierres ne sont pas propres à être concassées; mais aux environs de Paraiso on a rencontré dit-on une carrière pouvant subvenir aux besoins de la totalité des travaux.

Parmi les préparations premières pour leur établissement, celles qui sont poussées avec le plus d'ardeur se trouvent sur le versant Pacifique et nous pouvons citer les écluses 7, 8, 9; les n^o 7 et 8, toutes les deux à Paraiso, le n^o 9 à Pedro Miguel.

Aux écluses n^o 7 et 8, c'est là qu'on remarque la plus grande activité; on y a établi des hangars pour mettre les travailleurs à l'abri des pluies torrentielles de façon qu'aussitôt que celles-ci s'arrêtent, les ouvriers peuvent immédiatement reprendre leur travail. On a aussi installé, environ une quinzaine de plans inclinés destinés à l'enlèvement des déblais, lequel se fait au moyen de wagons Decauville, et, pour ne pas être gêné par les eaux qui s'agglomèrent journellement dans ces grandes excavations, on a aménagé des puits profonds d'où, à l'aide de puissantes pompes centrifuges, l'eau est rejetée au loin.

Lorsqu'il s'agit d'extraire la pierre dure, c'est au moyen de grues qu'on opère l'enlèvement. L'écluse n° 9 qui précisément se creuse dans la roche dure est, après les n°s 7 et 8, celle où nous avons constaté un assez grand nombre de travailleurs.

Voilà ce dont on peut se rendre compte facilement quant à ce qui regarde les travaux préliminaires, car, si nous parlons des autres écluses, elles sont généralement peu avancées. Pour ce qui touche à celle de Miraflores, soit le n° 10, cette dernière se trouvant sur le passage du Rio-Grande, il a fallu détourner le cours de la rivière, ou faire une dérivation avec barrage en terme technique et les progrès en sont fort lents.

Dans cet ensemble de travaux, que l'on ne peut sans être expert évaluer d'une façon exacte, l'examen sommaire nous indique aussitôt que ce ne sera certainement pas l'œuvre d'un jour et devant ces immenses constructions d'art d'une amplitude colossale, lorsqu'on nous dit que les écluses faciliteront l'ouverture du Canal pour une époque prochaine, nous ne pouvons moins que de hausser les épaules. On ne voit encore sur toute la ligne versant Atlantique et versant Pacifique que des préparatifs, c'est dire que tout est à faire.

Cette époque prochaine, suivant les uns, est fixée à l'année 1890 pour le canal à écluses et à l'année 1891 pour le canal à niveau suivant les autres. Ces dates ne sont ni plus ni moins que fantaisistes ; et devant elles nous nous faisons cette question : pourquoi dépenser des millions à faire des écluses si le canal à niveau peut-être fait dans trois ans ? Les actionnaires qui ont attendu huit ans déjà peuvent très bien attendre encore trois ans de plus, et avoir ainsi le véritable Canal qu'on leur a promis.

Comme on déduit facilement de tout ceci que les erreurs sont à l'ordre du jour et à Paris et à Panama !

Entre temps, les nouvelles à sensation marchent leur train ; on proclame partout qu'il est arrivé dans l'isthme des montagnes de matériel pour l'entreprise Eiffel : des bois, des ferrailles, des machines, des trains, etc., etc., et l'on dit que ladite entreprise ne présente sur les lieux, c'est-à-dire sur les dix points choisis pour les écluses, ne présente partout que des fourmillières de constructions : les fers s'entassent, les machines grondent, les blocs de pierre se pulvérisent, les innombrables barrils de ciment ne se comptent plus et les écluses se continuent.

Faut-il croire à ce rêve fantastique habilement décrit par la presse payée ? Le bon sens indique que tout cela tient du prodige, et le temps des miracles n'existe plus.

On nous dit, le Canal à écluses sera terminé en 1890 et les travaux du Canal à niveau seront continués pour être conclus dans trois ans. Je ne mets pas en doute un seul instant l'activité déployée par MM. les Directeurs généraux Jasquier, Nouilhac Pioch, Bunan Varilla, hommes habiles, hommes de science et d'énergie, mais je crois que si à eux-mêmes on leur posait cette question : le canal sera-t-il fait pour les époques déterminées ci-dessus, ils seraient les premiers à répondre catégoriquement : non.

Voilà donc les travaux des écluses dont plusieurs ont entrevu le mécanisme ingénieux à Paris, dans les bureaux de la Compagnie, et sur lesquels travaux nous nous sommes arrêté en abusant peut-être de la patience du lecteur. Nous ne pouvions faire moins, car elles sont l'espoir ou pour mieux dire la planche de salut de la Société interocéanique et nous terminerons cette longue description par une dernière réflexion que nous avons laissé entrevoir plus haut.

Tout ce mécanisme, d'une amplitude colossale, tout ce matériel merveilleux de construction, dont on disposera plus tard, offrira-t-il des garanties suffisantes devant les

perturbations atmosphériques ou terrestres de l'isthme? en d'autres termes ne sera-t-il pas exposé à des interruptions fréquentes par suite des avalanches d'eau ou des tremblements de terre qui en viendront disloquer les parties pour nuire à l'ensemble? Nous voulons croire que non. Au surplus, ce n'est là qu'un travail provisoire, car les écluses disparaîtront aussitôt l'achèvement du Canal à niveau; en conséquence, ces inconvénients ne sont à craindre que momentanément; inutile d'en tenir compte. Il n'y a donc ici que la question d'argent qui soit à considérer; mais la dépense des écluses, folie passagère d'une entreprise aux abois, permettra, dit-on, d'anticiper l'époque de l'ouverture d'une voie de communication d'un océan à l'autre; et, devant cette perspective, on ne craint plus le gaspillage. On est presque tenté de dire qu'il est indispensable.

Qu'il nous soit permis d'ajouter, puisque nous proférons à nouveau le mot *gaspillage*, qu'il nous soit permis d'ajouter que ce mot est ici pour nous beaucoup moins dur à prononcer qu'antécédemment, car nous croyons savoir que l'entreprise Eiffel et C^{ie} est, de toutes celles qui concourent à l'œuvre du percement, la première qui fournisse directement à la nationalité française le plus de profit. Nous voulons dire que les ateliers de M. Eiffel procurent au moins du travail aux ouvriers de France, ce qui est pour nous une consolation amoindrissant jusqu'à un certain point la valeur du mot *gaspillage* avec lequel on est forcé de blâmer les dépenses folles et souvent mal comprises faites au Canal de Panama.

Si nous avons remarqué, jusqu'à ce jour, que toutes les industries étrangères ont été favorisées par les capitaux français au Canal de la Colombie, il est de notre devoir, à titre d'explorateur, de constater que l'épargne française a cette fois favorisé tant soit peu nos *travailleurs nationaux*.

Les ouvriers de France qui, par un crime impardonnable commis en hauts lieux, dans les sphères gouvernementales de la C^{ie} interocéanique, n'ont encore jamais eu le droit d'aïnesse, il n'est que trop juste pour eux d'avoir au moins un tout petit atôme de ce gain formidable donné si souvent sans contrôle patriotique. Gain formidable, que les bras des ouvriers, la grande industrie, la grande entreprise et le commerce des nations étrangères ont obtenu toujours au détriment de la France.

Mais nous ne voulons plus nous étendre sur ce sujet, car il nous est pénible de rapporter ce que nous avons touché du doigt dans l'isthme de la Colombie. Tout ce qu'on voit, tout ce qu'on achète, tout ce dont on a besoin à Panama est étranger à notre pays. Le lit sur lequel vous dormez, la table sur laquelle vous mangez, les vêtements que vous achetez, la graisse, l'huile, le pétrole, les légumes, la farine, etc., etc., de tout cela rien n'est demandé à la France, tout vient des Etats-Unis et jusque du Pérou et du Chili. On le voit donc, non seulement l'ouvrier de France a été éliminé de ce grand chantier international, mais encore le commerce français a eu le même sort; pour ce dernier, Panama n'a jamais existé.

Il semble que, dans les statuts de la compagnie interocéanique, on y lit ces mots lugubres pour notre patriotisme: *enrichir les autres, s'appauvrir soi-même.*

Nous nous rappelons que le général Grant, ancien président des Etats-Unis, disait, en parlant du Canal de Panama, que l'entreprise du Canal ne pourrait jamais aboutir et que les souscripteurs perdraient tout ce qu'ils y mettraient. Est-ce que le général Grant aurait raison dans sa prophétie d'il y a huit ans? M. de Lesseps craint-il l'impossibilité complète du Canal à ciel ouvert et à niveau? On serait tenté de le croire, quand on le voit avoir recours aux écluses qu'il désapprouvait jadis.

En citant le nom du général Grant, nous devons dire que ce dernier patronnait de son vivant le Canal interocéanique par la voie du Nicaragua, canal autour duquel les Etats-Unis font beaucoup de bruit depuis quelques années.

Ces derniers en ont fait toutes les études et les devis sans toutefois se mettre à l'œuvre depuis l'année 1880.

Nous ignorons si les difficultés sont aussi grandes sur le territoire de la République du Nicaragua que sur celui de la Colombie; mais il est un fait acquis, c'est que les Yankees ne veulent s'y aventurer qu'après comparaison faite et mûrement réfléchie au pied des travaux du Canal de M. de Lesseps. Qui sait si le canal de Nicaragua n'entre pas dans la voie d'exécution parce que les Yankees spéculent déjà sur Panama. Nous n'osons pas le croire, et cependant on le dit.

Ce que nous remarquons au Nicaragua, c'est que tout s'y fait dans le silence et les nouvelles qui circulent maintiennent uniquement l'opinion publique dans une attente continuelle sans en arriver à une détermination finale. Il n'y a pas le moindre doute, les Américains du Nord attendent tranquillement que le dernier mot soit dit sur le canal de la Colombie.

Ce dernier mot, quel sera-t-il?...

Nous abusons peut-être trop longuement de l'attention du lecteur; mais le sujet est d'une telle importance, vu les capitaux qui y sont engagés, que, pour acquit de conscience, nous avons cherché à dire la vérité telle quelle est, et pour autant qu'elle soit pénible à entendre, nous avons eu à cœur de la dévoiler au grand jour.

Quelques réflexions encore et nous allons nous résumer.

Nous avons parcouru tous les travaux, nous avons suivi la trajectoire du Canal, passant par toutes les sections, en

nous rendant compte de ce que nous calculons être travail acquis à l'œuvre du percement, et nous pouvons dire maintenant, sans toutefois employer les chiffres tel que le ferait un ingénieur, nous pouvons dire que, dans l'ensemble des travaux du percement, on a fait les deux cinquièmes de l'œuvre. Et nous disons les deux cinquièmes, en faisant abstraction complète des dérivations de rivières que nous avons laissées entrevoir plus haut. Ces dérivations viendront conséquemment encore augmenter la somme de travail à exécuter pour l'achèvement du canal et ce dans des proportions que nous croyons être d'une importance très grande. Elles sont motivées par les deux rivières Chagres et Rio-Grande; l'une sur le versant de l'Atlantique, l'autre sur le versant du Pacifique, mais la plus importante est sans contredit la première.

Le Chagres étant un fleuve dangereux et capricieux par les crues qu'il donne, on est forcé de le dominer par des dérivations multiples, car le chenal du Canal ne peut évidemment pas être traversé neuf fois par ledit fleuve ou par les nombreux confluent qui s'y jettent avec impétuosité. Il est donc indispensable de lui creuser un lit nouveau qu'il sera forcé de prendre bon gré mal gré, et c'est ainsi qu'on fera un second canal à côté du premier, lequel, dans ses détails minutieux, comprendra nécessairement la direction à donner, tantôt sur la rive droite, tantôt sur la rive gauche aux divers confluent dudit fleuve.

Nous avons ouï dire que ce creusement d'un nouveau canal, soit un nouveau lit à donner au Chagres, offre des difficultés sérieuses dans son exécution. Quant à nous, nous croyons que l'opération peut être menée à bonne fin, surtout si l'on sait mettre à profit le courant même des eaux. La dérivation du fleuve ne sera donc à notre manière de voir qu'une œuvre de temps.

Il en sera de même de celle du Rio-Grande, sur le ver-

sant du Pacifique, et avec d'autant plus de raison que l'importance de ce dernier est beaucoup moindre en même temps que la distance à parcourir ou à creuser est plus courte.

Et enfin, nous terminerons en disant que c'est en vain que nous avons cherché dans les hauteurs de Gamboa l'achèvement du barrage ainsi que du réservoir aux proportions d'une mer intérieure ayant pour but de régulariser les eaux supérieures du Chagres. Nous disons les proportions d'une mer, car le réservoir aura 1,500 mètres de longueur sur 960 de largeur et 45 mètres de profondeur. Le volume d'eau dépassera un milliard de mètres cubes et la hauteur de l'inondation sera de 38 à 40 mètres.

Mais ici la lenteur apportée au travail n'est peut être pas d'une importance majeure.

Nous avons donc visité les travaux du Canal avec le soin le plus minutieux ; nous avons vu tout ce qui était à voir, afin de nous rendre un compte exact du travail fait, et nous avons mis tous nos efforts à présenter le tout le plus clairement possible sous les yeux du lecteur actionnaire ou obligataire.

Nous sommes monté à bord des dragues et des clapets, nous avons vu l'œuvre de la dynamite dans les mines ; tantôt en chemin de fer, tantôt en canot, tantôt en chaloupe, tantôt à pied, nous avons exploré les tranchées ; nous avons compté le nombre des travailleurs ; nous nous sommes arrêté aux ateliers de la Compagnie et à ceux des entreprises ; en un mot, nous avons passé partout et, nos faibles forces aidant, il nous a été donné, je crois, de connaître ce que nous voulions savoir, c'est-à-dire la vérité.

Après sept années de travail et 1 milliard 600 millions de dépenses, *le Canal réclame à grands cris des travailleurs et de l'argent*. Mais en admettant que des travailleurs

nouveaux et un nouvel argent soient dirigés sur Panama, ceux-ci achèveront-ils le Canal?

A qui le demander? A M. de Lesseps? Aux ingénieurs? A la presse de France? A la presse américaine?

M. de Lesseps tremble pour son œuvre, il est affolé et doute de l'avenir.

Les ingénieurs, malgré leur science, ne veulent pas parler, ils craignent de se tromper.

La presse de France, elle, a toujours reçu de beaux émoluments pour la réclame à grand orchestre et chante à pleins poumons.

La presse américaine, réservée au possible, se tait par calcul.

A qui donc le demander?

Entre temps, il court sur le Canal un bruit que nous croyons dénué de fondement, mais que nous transcrivons à titre de renseignement. On a remarqué, dit-on, dans la partie achevée, c'est-à-dire dans la partie comprise dans les premiers 20 kilomètres situés sur le versant de l'Atlantique du côté de Colon, on a remarqué que des affaissements du sol se sont présentés sur les deux rives, soit, pour mieux nous faire comprendre, il s'est effectué des glissements de terrain tendant à rétrécir la largeur du canal percé.

Ces glissements, ajoute-t-on, peu sensibles, imperceptibles même à l'œil du vulgaire, ont déjà été aperçus depuis longtemps, mais on croit pouvoir les atténuer à l'aide des endiguements.

Nous nous demandons ce qu'il y a d'exact dans ce bruit insolite, car ces affaissements lents et prolongés sur chacun des côtés du chenal jusqu'à une distance de 300 mètres environ soit largeur totale 600 mètres entre les deux rives, ces affaissements, disons-nous, en resserant sans relâche la largeur du Canal, occasionneront de tout temps un tra-

vail constant en même temps qu'une crainte pour l'avenir.

Mais, comme nous venons de le dire, nous ne voulons pas y croire; cependant nous serions bien aise de connaître à ce sujet l'avis des ingénieurs.

Et, pour terminer, nous espérons que ces mêmes ingénieurs nous diront aussi à haute voix leur façon de voir sur l'ensemble des travaux, non pas en se contentant de dire cette fois que le Canal est faisable. Cette manière de s'exprimer, c'est-à-dire *croire que le Canal est faisable*, n'est pas une assurance. Depuis 1880, on croit sans cesse que le Canal peut se faire, et qu'avons-nous comme résultat de cette croyance à l'heure présente? On a accompli les deux cinquièmes des travaux.

Que ne dit-on pas sur le compte de M. de Lesseps devant un tel état de choses au Canal de Panama?

Nous ne voulons pas ajouter foi à ce qu'on rapporte, car nous ne sommes pas de ceux qui croient aux racontars de mauvais aloi. Il n'y a pas chez nous de côté faible pouvant donner accès aux paroles sévères à l'égard de celui en la personne duquel nous avons sans cesse admiré le travail et salué le génie. La rumeur publique des mécontents aura beau venir nous dire que M. de Lesseps a été le jouet d'une coterie qui a abusé de son intelligence de travailleur entreprenant, hardi et résolu; on viendra nous dire que M. de Lesseps a été acheté par une société de banquiers de la haute finance qui l'ont poussé dans cette colossale et douteuse entreprise du Canal de Panama. Nous n'y croyons pas.

Mais, nous répétera-t-on, M. de Lesseps a fait la fortune des spéculateurs de la haute banque, au détriment de la richesse des petits propriétaires et des travailleurs plébéiens; il a enrichi toutes les sociétés de tripoteurs et boursiers sortant des synagogues de la France juive. Nous n'y croyons pas.

M. de Lesseps est pour nous à l'abri de toutes ces récriminations de mauvais goût qui ne nous font rien. Nous ne pouvons que le plaindre sincèrement, car nous lui gardons intacte toute notre vénération.

Si, quelquefois, nous l'avons vu se tromper dans ses pronostics, comme à Alexandrie; si nous l'avons entendu prononcer des paroles malheureuses, comme en Allemagne, nous ne lui en gardons pas rancune. Et aujourd'hui que la faillite est complète, si nous contemplons dans toute son horreur la trajectoire du Canal d'où tout le monde s'échappe dans un sauve-qui-peut général, si nous la contemplons, dis-je, nous avons pour lui une peine immense, car, dans ses nombreux efforts pour la réussite de l'œuvre, nous l'avons toujours cru agissant avec une complète bonne foi. Si l'aspect terrifiant des maisons, des hôtels, qui se ferment partout, des commerçants qui s'enfuient avec le peu d'argent qu'ils ont pu ramasser, des travailleurs malades qui émigrent sans le sou, des ouvriers qui vont chez leurs consuls respectifs demander un rapatriement, si cet aspect terrifiant nous occasionne quelque réflexion sévère à son égard, nous la taisons par respect pour sa personne et pour son âge. Nous n'osons donc pas lui faire de reproche, et sans vouloir nous rappeler qu'à Suez il a travaillé pour les Anglais beaucoup plus que pour la France, nous regrettons du plus profond de notre cœur les tourments et le chagrin que le Canal interocéanique lui occasionne.

Quant aux chefs suprêmes qui ont dirigé sur place les travaux, en marchandant constamment à leurs compatriotes les places et les salaires, si de leur conduite ils ont rapporté des bénéfices pécuniaires leur permettant de vivre à leur aise dans quelque campagne de France, ils verront bientôt se lever devant eux un fantôme qui les fera frémir de honte. Ce fantôme n'est autre que le suaire

des travailleurs morts d'inanition et de maladies sur les rives de la Colombie.

Les cimetières de Panama et de Monkey-Hill se dresseront bientôt devant eux, et par une de ces nuits blafardes et pâle comme la face d'une piastre colombienne vue à la lueur opaque d'une lune tropicale, ces cimetières leur donneront un par un les noms des morts de faim pendant leur administration interocéanique. Ces noms les glaceront d'épouvante et d'effroi. Et au milieu des malédictions mêlées de fièvres pernicieuses, de vomissements noirs, de râles anémiques, de poitrines brisées, se disloquant dans des craquements horribles, ils liront ce foudroyant anathème : Arrière ! mauvais frères.

Pour ce qui regarde les journalistes, qui, plus ou moins volontairement, ont su de cœur léger répandre et propager des articles à sensation sans en mesurer les conséquences, il leur est facile de toucher du doigt dans l'isthme le résultat de leur propagande mal avisée.

Tous les campements sont abandonnés, les chantiers sont déserts, les machines inertes, les magasins fermés, les sections délaissées. On craint partout le vol, le crime, l'assassinat ; et l'on a requis la force armée pour éviter le pillage. Tout le monde a peur, tout le monde tremble pour sa vie et, l'arme au bras, les soldats Colombiens gardent, aux coins des carrefours, des baraquements et des bureaux de sections, les épaves de l'argent de France.

Presse inconsciente, qui avez patronné à outrance, après l'avortement de la première émission en 1879, la Compagnie du Canal de Panama, voilà sans commentaires l'œuvre que vous avez accomplie !

Si, pour ce faire, vous avez été payée, vous ne méritez que la haine et le mépris.

Nous prions le lecteur de vouloir bien nous pardonner

la longueur de la présente description que nous avons voulu dévoiler au grand jour et le plus clairement possible; qu'il nous soit donc permis de compter ici sur sa bienveillance.

Actionnaires et obligataires,

Vous venez de lire la vérité telle qu'elle est: à vous de dire maintenant si on s'est trompé au point de vue financier; à vous de dire, si on s'est trompé quant au temps prévu pour le percement, à vous de dire aussi, si on se trompe encore en prophétisant un Canal; en un mot, à vous de juger. Et en vous laissant toute liberté d'appréciation devant ce que nous avons rapporté avec la plus grande impartialité, il nous reste à nous résumer.

L'impossibilité flagrante du Canal est évidente, l'état des travaux le prouve surabondamment, les écueils de chaque jour l'attestent d'une façon absolue et la faillite a provoqué l'écroulement de l'édifice. Les milliards viendraient-ils, à raison de cinq millions par semaine, ranimer les esprits et donner une vigueur nouvelle aux montagnes de matériel et aux capitaux français engloutis dans l'isthme!... C'est inutile... Le Canal de Panama, tel qu'il a été conçu et entrepris par la Société universelle interocéanique, est à jamais perdu. Donc ce qu'il a été, *une affaire*; ce qu'il est, *un moribond*; ce qu'il sera, *un cadavre*. Et sur la pierre on lira : **Ci-gît l'épargne française.**

A. B.



