

LOUIS TESTOT

# LE CANAL DE SUEZ

SON PASSÉ, SON PRÉSENT, SON AVENIR

Extrait du CORRESPONDANT

PARIS

CHARLES DOUNIOL, LIBRAIRE-ÉDITEUR

29, RUE DE TOURNON, 29

1869

Bibliothèque Maison de l'Orient



153495



# LE CANAL DE SUEZ

SON PASSÉ, SON PRÉSENT, SON AVENIR

---

## I

Au moment où nous écrivons la séparation de l'Afrique et de l'Asie est un fait accompli. Le 17 novembre, le canal destiné à « marier les flots de la mer des perles à ceux de la mer des coraux, » suivant l'expression orientale, a été officiellement inauguré. Désormais les marchandises qui d'Europe sont dirigées sur l'Inde, et *vice versa*, n'auront plus à supporter les frais et les risques de ce que l'on nomme le transbordement, ni les voyageurs les ennuis coûteux de la traversée de l'isthme, par le détestable chemin de fer du gouvernement égyptien. Au moment où d'augustes personnages et un grand nombre de notabilités européennes, répondant à l'appel du hardi promoteur de l'entreprise, assistent à cette cérémonie réellement solennelle, il n'est pas inopportun de dire quelques mots d'une œuvre qui n'intéresse pas seulement quelques-uns de nos compatriotes, mais dont le succès est appelé à avoir, sur la civilisation et le commerce général de l'ancien monde, une influence, sinon absolue tout au moins très-marquée.

On sait déjà que, dès l'époque la plus reculée, il a existé un vaste canal entre la mer Rouge et le Nil. Ce canal, entrepris par Nécos, fils de Psamméticus, 630 avant l'ère chrétienne, avait été achevé par Darius, fils d'Hystaspe, après la conquête de l'Égypte par les Perses. Hérodote, qui l'a vu cinquante ans après Darius, raconte qu'il était en pleine activité. Il commençait à Bubaste, sur le Nil, se dirigeait à l'ouest, puis au sud, et venait aboutir à Patymos, sur la mer Rouge. Les Ptolémées l'entretinrent et l'améliorèrent. Strabon, plus consciencieux encore qu'Hérodote, et qui parcourait l'Égypte peu de

temps avant l'ère moderne, assure à son tour avoir vu le canal chargé de navires. Les empereurs romains, et surtout Adrien, loin de le délaisser, l'accrurent dans des proportions considérables. Enfin, les Califes, qui d'abord l'avaient fait réparer, le laissèrent dépérir. Quoique la navigation y ait cessé complètement vers le neuvième siècle, il en reste encore des traces nombreuses et très-apparentes.

Depuis lors ces traces disparaissaient chaque jour un peu plus sous les sables du désert, lorsque le général Bonaparte débarqua en Égypte. La république qui l'envoyait doutait de peu de choses. Au nombre des instructions que le jeune chef avait reçues de Paris, il emportait l'ordre de faire percer l'isthme. L'un de ses premiers soins fut donc d'accourir à Suez pour juger personnellement de l'état des lieux, et recommencer, à l'aide de tous les secours qu'offraient la science et l'industrie de son temps, l'œuvre si longtemps délaissée des Pharaons. Le 24 décembre 1798, il partait du Caire, accompagné de Berthier, Cafarelli, Gantheaume, Monge, Berthollet, Costaz, de quelques autres membres de l'Institut, et aussi de négociants, qui avaient obtenu la permission de l'accompagner. Le 30, il avait la satisfaction de retrouver le premier, au nord de Suez, les vestiges de l'ancien canal, et il les suivait pendant cinq lieues. Après avoir visité les fontaines de Moïse, il revenait au Caire par l'Ouady-Toumilat, où il voyait près de Belbeys, le 3 janvier 1799, l'autre extrémité du canal antique.

Cette course ne fut pas stérile. Le général demanda à un ingénieur distingué, Lepère, un mémoire sur la communication de la Méditerranée à la mer Rouge. Ce rapport, dont la rédaction était assez difficile au milieu des accidents d'une guerre malheureuse, ne fut remis au Premier consul que le 6 décembre 1800. Les esprits étaient ailleurs. Toutefois ce mémoire n'est pas resté sans résultat. Il a été la base de presque tous les travaux postérieurs, qu'il a aidés par les documents précieux qu'il contient, et quelquefois aussi égarés par les erreurs dont son auteur n'a pu se garantir.

C'est dans ce rapport qu'a été avancée et soutenue cette assertion, écho d'une tradition remontant jusqu'à Aristote, que le niveau de la mer Rouge était plus élevé que celui de la Méditerranée. D'après Lepère, la mer Rouge eût été de 9<sup>m</sup>,908 au-dessus de l'autre mer, qui n'en était cependant éloignée que de 30 lieues. Cette assertion, il est vrai, ne fut pas admise par tous les savants de l'époque. L'illustre Laplace, si l'on en croit M. Paulin Talabot, protesta toujours contre cette opinion, que ses théories sur le système du monde et l'équilibre des mers ne lui permettaient pas d'accueillir, toute démontrée qu'elle paraissait être. M. Barthélemy Saint-Hilaire

assure que Fourier, le profond auteur de la *Théorie de la chaleur*, partageait l'avis de Laplace. Mais c'est de nos jours seulement qu'il a été constaté que le génie sagace des deux illustres mathématiciens avait raison contre les ingénieurs de la commission d'Égypte, et que les deux mers, sauf la différence des marées, sont parfaitement de niveau. C'était un fait acquis à la science de l'hydrographie avant le percement; l'ouverture du canal le place désormais au-dessus de toute contestation.

Le canal que proposait Lepère n'était autre que celui des Pharaons. Dans ses calculs, ce travail devait coûter seulement 25 ou 30 millions. La prise d'eau était à Bubaste, sur le Nil, avec une dérivation sur le Caire en amont. De Bubaste, il s'avancait par l'Ouady-Toumilat vers le lac Timsah, puis tournant au sud, il descendait vers Suez et la mer Rouge. C'était toujours la pensée d'un canal purement égyptien, reliant le Caire à Suez et le Nil au golfe Arabique.

La section en était très-réduite: de grosses barques seules devaient y passer. Sans doute eût-ce été dans ces dimensions restreintes, que Bonaparte l'aurait exécuté s'il fût resté en Égypte, se contentant, entre Suez et Alexandrie, d'une navigation analogue à celle qui circule sur notre canal du Midi. Rien n'indique, du moins, que ses projets allassent au delà; et le rapport même de Lepère, composé par ses ordres, ne laisse point soupçonner une autre intention.

Dans ce mémoire cependant, on voit percer, à côté de cette pensée principale, une autre pensée, qui était la meilleure, mais qui resta inféconde. A la vue des lieux, l'habile ingénieur n'avait pu s'empêcher, tout en poursuivant d'autres desseins, de constater les facilités qu'offrait la nature pour un canal capable de mettre en communication directe Suez et Péluse. Celui-là était véritablement une coupure de l'isthme; l'autre ne faisait qu'alimenter l'Égypte, sans ouvrir de voie nouvelle.

Lepère semblait même admettre que ce canal direct, s'il était exécutable, pourrait livrer passage à des bâtiments de guerre, que l'autre n'aurait point reçus. Mais diverses considérations l'empêchaient d'accueillir ce beau rêve. Il supposait d'abord les difficultés de la rade de Suez, moins surmontables qu'elles ne l'étaient en réalité, et en second lieu, il croyait, d'après quelques observations peu concluantes du général Andréossy, qu'à Péluse l'impossibilité de créer un port était absolument démontrée.

Le canal de Suez à Péluse fut donc regardé, sur des motifs aussi légèrement mis en avant, comme une chimère; l'on ne pensa même plus bientôt d'ailleurs à l'autre tracé, qu'on disait néanmoins si facile et si peu coûteux.

Méhémet-Ali, au milieu de ses prétendus projets de régénération

de l'Égypte, à l'exemple du Directoire, songea aussi quelquefois au canal de Suez. Mais, comme dans les propositions qui lui furent présentées il ne s'agissait jamais que de relier le Nil à la mer Rouge, des considérations politiques les lui firent repousser. Il ne voulait pas, disait-il, ouvrir le cœur de l'Égypte aux marines étrangères.

Les choses restèrent dans le même état jusqu'en 1840, où des événements considérables attirèrent l'attention de l'Europe sur l'Égypte. Les craintes de guerre générale calmées, les problèmes que le pays présentait à la science furent agités de nouveau. Celui du niveau des deux mers le fut spécialement, et des expériences eurent lieu en 1841, de la part d'officiers anglais qui constatèrent à l'aide de procédés, d'ailleurs insuffisants, que la commission d'Égypte s'était trompée, et que la mer Rouge n'était point surélevée. Déjà, en 1854, M. le major général Chesney, le savant explorateur de l'Euphrate, avait soutenu cette opinion devant le comité d'enquête du Parlement. Il la basait, il est vrai, sur la seule inspection des lieux.

Bien que ce ne fussent là que des recherches scientifiques, elles se rattachaient néanmoins à l'ouverture de l'isthme, car, selon que le niveau des deux mers était résolu dans un sens ou dans l'autre, le travail pouvait présenter des facilités plus ou moins grandes. Elles fixèrent même les esprits d'une façon assez impérative pour que vers la même époque, c'est-à-dire en février 1841, M. Linant-Bey, ingénieur en chef du vice-roi d'Égypte, formât avec M. Anderson, devenu depuis directeur de la compagnie péninsulaire et orientale, et MM. John Gliddon et Georges Gliddon, une société pour préparer la construction d'un canal direct de Suez à Péluze. M. Linant-Bey, qui depuis de longues années, d'ailleurs, s'était occupé de la question, en démontrait la possibilité.

Cette première société n'eut pas de suite. Mais en 1846, une société nouvelle se forma par les soins de M. Enfantin et dont MM. Stephenson, Negrelli et Paulin Talabot furent les membres principaux. Elle s'intitulait Société d'études du canal de Suez et se donnait pour mission de compléter les projets de M. Linant-Bey, en vérifiant si, comme il le pensait, il était « possible de créer une sorte de bosphore dans le désert de Suez. »

La question du nivellement reprise, en 1847, fut cette fois complètement résolue par les ingénieurs européens et égyptiens, que dirigeaient MM. Linant-Bey et Bourdaloue, bien connu pour son habileté consommée dans ce genre d'opérations. Ces recherches sur le sol étaient les préliminaires d'un projet nouveau pour unir, disait-on, les deux mers. A la fin de 1847, M. Paulin Talabot publia le résultat des travaux accomplis, et il consigna dans un mémoire ce grand fait, que les deux mers étaient, sauf la différence des marées, à un

niveau parfaitement égal. Mais ce n'était pas au point de vue scientifique seul que M. Paulin Talabot avait fait faire ce travail. L'heureux financier voulait aussi construire un canal, et en produisit le projet. Ce canal n'aboutissait point à Péluse. Il allait de Suez au Caire, traversait le Nil en rivière, et allait déboucher dans le port d'Alexandrie.

En attendant, le démenti que les opérations de 1847 donnaient à celles de 1799, émut le monde savant; et, pour satisfaire à des réclamations qui avaient pour but de défendre l'opinion de la première commission d'Égypte, M. Sabatier, consul général de France, demanda au vice-roi de faire exécuter une seconde vérification. Celle-ci, qui eut lieu en 1853 sous les ordres de M. Linant-Bey, confirma pleinement le travail de 1847. M. Linant-Bey ne trouva qu'une divergence insignifiante de 0<sup>m</sup>,18,14. Ainsi les deux mers étaient de niveau, et c'était de cette base, désormais incontestable, que devaient partir tous les projets futurs.

La société dont MM. de Negrelli, Stephenson et Paulin Talabot étaient les chefs était à peu près dissoute, et depuis sept ans, elle semblait avoir renoncé à toute entreprise quand l'acte de concession accordé à M. Ferdinand de Lesseps pour un canal maritime de Suez à Péluse vint, sinon la ranimer, du moins remettre en lumière son projet de canal. Le décret était de la fin de novembre 1854, et pendant que les ingénieurs du vice-roi de l'Égypte, MM. Linant-Bey et Mougel-Bey, élaboraient un devis complet, qui paraissait au Caire le 20 mars 1855, MM. Baude et Paulin Talabot publiaient dans une revue parisienne, le 15 mars et le 15 mai 1855, deux articles qui rappelaient et développaient le projet mis au jour en 1847.

Ce canal, qui devait aller de Suez au Caire, où il franchissait le Nil, et du Caire à Alexandrie, est ce qu'on a nommé le tracé indirect, par opposition avec celui de MM. Linant-Bey et Mougel-Bey, qui va directement de Péluse à Suez.

Le canal de M. Paulin Talabot a 592 kilomètres de long à peu près; le trajet direct n'en a que 162. Il a vingt ou vingt-quatre écluses; le tracé direct n'en a pas une seule. Il traverse le Nil, soit en rivière, soit sur un pont-canal; le tracé direct ne traverse que le désert, où il rencontre les lacs Amers, Timsah et Mensaleh. La traversée du Nil offre des obstacles que l'auteur même reconnaît pour gigantesques et pour très-difficiles à surmonter; le tracé direct n'offre que des obstacles ordinaires, que l'art de l'ingénieur a pu vaincre; le tracé indirect bouleverse toute la constitution hydrographique de la Basse-Égypte, que respecte complètement le tracé direct. Il débouche dans le port d'Alexandrie, où il n'y a pas de place pour le recevoir, le tracé direct débouche à Péluse sur une plage aussi vaste que libre.

On le voit, le projet de M. Paulin Talabot est l'ancien canal agrandi des Pharaons, des Ptolémées, des Romains, des Califes, de Lepère. Il traverse l'Égypte; il n'est fait que pour elle; seulement, au lieu de s'arrêter au Nil, il le franchit, et il relie le fleuve à la Méditerranée comme il le relie à la mer Rouge. Comme l'a dit très-justement M. Barthélemy Saint-Hilaire<sup>1</sup>, ce n'était pas là un canal maritime, et le vrai problème n'était pas résolu, par cette raison que les énormes navires qui font le commerce des Indes orientales n'eussent jamais pu, ainsi que de simples barques, passer tant d'écluses et perdre plus de temps peut-être dans ces lentes manœuvres qu'il ne leur en faudrait pour doubler le cap de Bonne-Espérance, sans parler des avaries au moins aussi redoutables qui les y eussent attendus.

Évidemment, au point où en étaient les choses au milieu de l'année 1855, il n'y avait plus qu'un doute à lever pour tous les esprits impartiaux et raisonnables. La construction du canal maritime, avec ses deux ports à Suez et à Péluse et sa traversée de l'isthme sans écluses, était-elle aussi praticable et aussi facile qu'on le disait? Était-il possible de faire un bosphore artificiel entre la mer Rouge et la Méditerranée, et de rétablir de mains d'hommes la communication que la nature avait faite jadis entre ces deux mers, séparées aujourd'hui?

Ce doute, M. de Lesseps a voulu le trancher péremptoirement avant de constituer la compagnie universelle que l'acte de concession le chargeait de former.

S'adressant donc aux ingénieurs les plus connus et les plus autorisés de l'Europe, il les invita à composer une commission qui devait se transporter sur les lieux, y vérifier les propositions de MM. Linant-Bey et Mougel-Bey, et décider souverainement entre les tracés opposés. Son offre fut accueillie. L'Angleterre fournit MM. Mac-Clean, Rendel, Ch. Manby, le capitaine Harris-Hewett, mort depuis et remplacé par le capitaine Harris, de la marine britannique des Indes; l'Autriche, M. de Negrelli, inspecteur général des chemins de fer; le Piémont, M. Paleocapa, ministre des travaux publics à Turin; la Hollande, M. Conrad, ingénieur en chef du Water-Staat; la Prusse, M. Lentze, directeur des travaux de la Vistule; l'Espagne, don Cipriano Segundo Montesimo, directeur des travaux publics à Madrid; la France, MM. le contre-amiral Rigault de Genouilly; Jaurès, capitaine de vaisseau; Renaud, inspecteur général des ponts et chaussées, et Lioussou, ingénieur hydrographe de la marine.

La plupart des membres de cette commission se rendirent avec empressement à l'appel de M. de Lesseps et se réunirent à Paris le

<sup>1</sup> J. Barthélemy Saint-Hilaire, *Lettres sur l'Égypte*.



30 et 31 octobre 1855. Dans ces deux premières séances, auxquelles assistèrent également MM. Linant-Bey, Mougel-Bey, Jomard et J. Barthélemy Saint-Hilaire, il fut résolu qu'une sous-commission composée de cinq membres partirait pour l'Égypte le 8 novembre. On décida également des sondages nouveaux dans la baie de Péluse; ils devaient être faits par MM. Lieussou et Larousse, ingénieurs hydrographes de la marine française, pendant que les autres membres de la sous-commission exploreraient l'isthme.

La sous-commission examina le cours du Nil, et, comme l'auteur du projet, fut bientôt amenée à penser que ce n'était point par le fleuve que la communication des deux mers devait s'accomplir. Mais lorsqu'elle parcourut la contrée située entre Suez et Tineh, l'ancienne Péluse, pas plus que les premiers explorateurs elle n'hésita sur le tracé du futur canal. Ces deux points, placés à peu près sous le même méridien, sont distants l'un de l'autre de 117 kilomètres. Dans cet intervalle le sol se présente avec la configuration la plus favorable, celle d'une longue vallée très-peu sinueuse. En suivant l'espèce de thalweg ou ligne des plus bas-fonds, indiquée par la nature, on ne trouve qu'un très-petit nombre de points où le sol s'élève à plus de 2 mètres au-dessus du niveau de la Méditerranée.

Les explorateurs tracèrent séance tenante le plan du futur canal. D'après leur calcul, il devait avoir 150 kilomètres environ. Il prenait naissance dans la Méditerranée, en face du cordon sablonneux qui sépare le golfe du lac Menzaleh; il traversait les lacs Menzaleh et Ballah, les dunes de Ferdane, le seuil d'El-Guisr, le lac Timsah, les sables du Sérapéum, les lacs Amers, et, à travers la plaine qui sépare ces lacs des lagunes de Suez, arrivait dans la belle rade de ce port. Il avait une profondeur de 8 mètres, une largeur qui atteignait 100 mètres à la ligne d'eau; 100 kilomètres de son parcours (les lacs Menzaleh et Ballah, le lac Timsah, les lacs Amers) étaient au-dessous du niveau de la mer; 50 kilomètres (le seuil d'El-Guisr, le Sérapéum et la plaine de Suez), par leur hauteur, au-dessus du même niveau, étaient considérés comme les seuls points devant augmenter les difficultés du travail.

De leur côté, MM. Lieussou et Larousse s'assuraient la bonne tenue des points par lesquels devait déboucher le canal. La rade de Suez leur était connue. Le vaste golfe qui s'étend entre Damiette et le mont Cassus avait, dès les premiers jours, été choisi; M. Lieussou indiqua comme plus favorable le lieu où s'élève aujourd'hui Port-Saïd. La distance, il est vrai, se trouvait quelque peu augmentée; mais cet inconvénient était et au delà compensé, les travaux devenant et plus faciles, et beaucoup moins coûteux. L'ensemble de l'œuvre était estimée devoir coûter 200 millions de francs.

## II

L'acte de concession de 1854 se suffisait à lui-même : il créait à l'entreprise un titre incontestable. Mais ce rescrit, délivré à l'origine et avant que le projet n'eût subi les épreuves que la sous-commission venait de lui faire subir, avait besoin d'être complété. A la lecture de cet acte, on avait trop souvent à regretter que les intentions du gouvernement égyptien n'eussent pas pris une forme plus saillante et plus détaillée. L'acte de 1854 était la loi ; mais, au moment d'ouvrir une souscription européenne, M. de Lesseps comprit qu'à côté de la loi devait prendre place un règlement d'administration. Le vice-roi ne fit pas de difficulté pour l'accorder ; et, le 5 janvier 1856, après avoir pris connaissance du rapport de la sous-commission, Saïd-Pacha remit à M. de Lesseps le second acte de concession.

Dans cette pièce, le vice-roi commençait par rappeler la concession privilégiée de 1854, octroyée à M. de Lesseps « pour le percement de l'isthme de Suez, l'exploitation d'un passage propre à la grande navigation, la fondation et l'appropriation de deux entrées suffisantes, l'une sur la Méditerranée, l'autre sur la mer Rouge, et l'établissement d'un ou de deux ports. » Il ajoutait qu'au moment de constituer, pour cet objet, une compagnie financière, il lui semblait utile de définir nettement les obligations et les droits de la future société.

La compagnie devrait exécuter à ses frais, risques et périls, ou par elle-même et en régie, ou par des entrepreneurs au moyen d'adjudications ou de marchés à forfait, « en employant, dans tous les cas, les quatre cinquièmes au moins d'ouvriers égyptiens : » 1° un canal maritime entre Suez et le golfe de Péluse ; 2° un canal d'irrigation approprié à la navigation fluviale du Nil en joignant le fleuve au canal maritime ; 3° et deux branches d'irrigation et d'alimentation dérivées du canal de navigation et portant leurs eaux dans les deux directions de Suez et de Péluse. La compagnie était tenue de construire un port d'abri à l'entrée du canal maritime dans le golfe de Péluse ; de convertir le lac Timsah en port intérieur, et d'améliorer le port et la rade de Suez. Les propriétaires riverains qui voudraient user du canal d'irrigation, le pourraient contre le paiement d'une redevance.

En retour de ces charges, Saïd-Pacha abandonnait à la compagnie la jouissance de tous les terrains n'appartenant pas à des particu-

liers, qui pourraient être nécessaires, et de tous les terrains alors incultes, n'appartenant pas non plus à des particuliers, qui seraient arrosés et mis en culture par le canal d'irrigation. De ces terrains, les premiers étaient exonérés de tout impôt; les seconds étaient exempts de toute redevance pendant dix ans, à compter de leur mise en rapport. Pour les propriétés particulières dont la possession serait nécessaire, le gouvernement égyptien s'obligeait à les livrer, à charge par la compagnie de payer une indemnité aux ayants-droit. L'entreprise pouvait, en outre, extraire des matériaux de toutes mines et carrières appartenant au domaine public, et introduire librement toutes machines et matières utiles à l'exécution. L'extraction, comme l'importation était affranchie de tous droits. La neutralité du canal était proclamée, et, comme conséquence, tous avantages exceptionnels étaient interdits en faveur de toutes puissances et de tous particuliers. Les droits de navigation, de pilotage, de remorquage et de stationnement, que la compagnie pourrait percevoir, devaient être publiés trois mois avant la mise en vigueur dans les capitales et les principaux ports de commerce des pays intéressés, et le droit spécial de navigation ne pas excéder le chiffre maximum de 10 francs par tonneau et par tête de passager. La durée de la Société était fixée à 99 ans, à compter de l'achèvement des travaux. A l'expiration de cette période, le gouvernement égyptien rentrait en possession du canal maritime et, si la compagnie obtenait une nouvelle concession, s'assurait dès maintenant de nouveaux avantages. Enfin le vice-roi se réservait un prélèvement de 15 pour 100 sur les bénéfices annuels et concédait aux membres fondateurs une part de 10 pour 100.

En même temps qu'il délivrait à M. de Lesseps l'acte définitif de concession, Saïd-Pacha approuvait les statuts de la compagnie. Ce contrat, comme tous les documents de ce genre, établissait le fonds social de la compagnie, soit 200 millions divisés en 400,000 actions de 500 francs. Les bénéfices de l'entreprise, déduction faite de ses charges, accordaient 10 pour 100 aux fondateurs et 5 pour 100 aux administrateurs. On sait avec quel empressement le public souscrivit ces 400,000 actions.

Dès lors, rien ne s'opposant plus à la réalisation de ses engagements, M. de Lesseps se mit à l'œuvre. Malheureusement le gouvernement égyptien était moins pressé de remplir les siens. A la fin de l'année 1858, un véritable complot diplomatique s'ourdissait, en Égypte et à Constantinople, contre le canal de Suez. Le 24 décembre, M. Green, consul général de la Grande-Bretagne à Alexandrie, s'efforçait d'obtenir du vice-roi le désaveu de toute participation dans l'entreprise. Saïd-Pacha, n'ayant alors aucun motif de favoriser cette

tentative, elle échoua. M. de Lesseps n'attendit point que ses ennemis la renouvelassent. Au mois de mars, il arrivait en Égypte, se rendait sur l'isthme avec un nombreux personnel, et donnait, à l'endroit où le canal devait déboucher dans la Méditerranée, le coup de pioche destiné à inaugurer les travaux de canalisation. Le gouvernement anglais, pour mieux dissimuler ses desseins, avait retiré à M. Green le consulat général d'Alexandrie pour l'envoyer à Bucharest, et cet agent quittait l'Égypte le 2 avril.

On poursuivait sur le sol de l'isthme les études préparatoires, lorsque les consuls européens à Alexandrie reçurent, le 9 juin, une circulaire de Schérif-Pacha, ministre des affaires étrangères, qui leur annonçait la résolution prise par le vice-roi de s'opposer à une entreprise qui n'avait pas reçu l'approbation de la Porte. M. de Lesseps adressa immédiatement une protestation à Schérif-Pacha et un *memorandum* au vice-roi. Pendant qu'il se trouvait à Paris, le consul général d'Autriche à Alexandrie insistait à son tour auprès du gouvernement égyptien pour le déterminer à s'opposer au projet de M. de Lesseps ; et, le 11 juillet, M. Walne, consul anglais au Caire, renouvelait auprès de Saïd-Pacha la tentative de M. Green, en lui déclarant qu'une décision du grand vizir ordonnait la cessation des travaux.

L'ambassadeur anglais à Constantinople, secondé par l'internonce autrichien, avait réussi, en effet, à circonvenir les membres les plus influents du divan, et, le 28 septembre, Mouktar-Bey, représentant du vice-roi à Constantinople, partait pour l'Égypte avec une lettre vizirienne intimant à Saïd-Pacha l'ordre de faire cesser les travaux. Le consul général de France à Alexandrie, M. Sabatier, montra dans cette circonstance une inconcevable précipitation. Le 6 octobre, il notifiait à ses nationaux d'avoir à cesser tous les travaux entrepris, avant le 1<sup>er</sup> novembre. C'était assurément mal connaître et mal interpréter les instructions qu'il avait reçues. Cet acte peu diplomatique produisit en France une impression qui ne fut point favorable à M. Sabatier. Cet agent fut immédiatement remplacé par M. Béclard, consul de France à Bucharest.

On s'était beaucoup préoccupé d'un voyage que le sultan devait faire au mois de juillet à Alexandrie ; Abd-ul-Medjid ne mit pas ce projet à exécution : il s'arrêta aux Dardanelles ; mais une escadre anglaise, sous prétexte de fêter son arrivée, vint faire devant Alexandrie une manifestation qui n'eut aucun résultat. Le gouvernement français protégeait évidemment l'entreprise du percement de l'isthme : le 25 octobre, l'empereur recevait, en effet, avec une bienveillance particulière les représentants de la compagnie et la pétition qu'ils lui adressaient pour obtenir son intervention. De son

côté, le représentant de la France à Constantinople, M. Thouvenel, s'interposait auprès de la Porte pour faire échouer l'opposition britannique et y réussissait. Le divan, après de nombreuses délibérations, adressait aux représentants ottomans à Paris, à Londres, à Vienne, etc., une circulaire dans laquelle il déclarait qu'il n'avait aucune objection à faire au percement de l'isthme, et qu'il s'en rapportait à la décision des puissances européennes.

La défaite subie par le cabinet britannique paralysa les mauvaises intentions de l'Angleterre, mais sans les étouffer. On les vit reparaître en 1862. A cette époque, Saïd-Pacha étant venu à Paris pour soigner sa santé fortement ébranlée, il fut reçu au palais des Tuileries avec une pompe et une cordialité qui le touchèrent vivement. Pour reconnaître l'accueil qui lui avait été fait, on se souvient qu'il s'était empressé de céder à la France un régiment nègre qui alla rejoindre nos troupes, alors si regrettablement engagées dans la guerre du Mexique. Cette concession ne pouvait manquer de réveiller en Angleterre la jalousie qu'inspirait à quelques-uns de ses hommes d'État l'entreprise de M. de Lesseps. Celle-ci se traduisit ostensiblement dans les journaux par des articles violents contre la mesure en elle-même, tandis que les agents britanniques cherchaient à ressaisir sur le vice-roi l'influence dont ils avaient disposé pendant un moment. Faible, avide et de mœurs dissolues, comme tous les princes de l'Orient, Saïd-Pacha allait vraisemblablement subir de nouveau l'empire des représentants anglais, lorsqu'il mourut. C'est donc vers son successeur, Ismaïl-Pacha, que durent se tourner les efforts des ennemis de M. de Lesseps. Les diplomates anglais étaient d'autant plus autorisés à fonder quelque espoir de ce côté, que le nouveau vice-roi passait pour aimer beaucoup l'argent. Les grandes exploitations auxquelles il se livrait sur ses propriétés semblaient du moins l'indiquer. Nous savons aujourd'hui que, si le vice-roi ne dédaigne pas de se livrer au métier de planteur de coton et fabricant de sucre, on ne saurait l'accuser d'avarice. Ce que lui rapportent ses propriétés, il le dépense largement. Nos artistes de théâtre en savent quelque chose, et nos industries de luxe aussi. Est-il donc surprenant que la dette flottante de l'Égypte soit en ce moment de plus de 340 millions?

Le nouveau vice-roi montra les intentions dont il était animé, dès son avènement. Dans le discours qu'il adressa au corps consulaire, le 21 janvier 1863, Ismaïl parla d'abolir « le système fatal des corvées, pratiqué par le gouvernement pour ses travaux, et qui est la cause principale, unique, qui a empêché et qui empêche encore le pays de prendre tout le développement dont il est susceptible. » On devine aisément que cette déclaration, fort honorable du reste en principe, s'adressait directement à l'entreprise de l'isthme de Suez,

dont les travaux étaient accomplis par des corvées, conformément aux arrangements conclus entre Saïd-Pacha et la compagnie. Aussi le gérant du consulat général de France, M. de Beauval, se crut-il forcé de relever ce que les paroles du vice-roi pouvaient avoir de désobligeant pour l'entreprise de M. de Lesseps. Il était d'autant mieux autorisé à blâmer l'inconvenance de cette déclaration, que le concours des fellahs corvéables faisait partie de l'apport de l'Égypte dans l'œuvre du percement, apport en échange duquel la compagnie avait offert, de son côté, d'immenses avantages au gouvernement égyptien. Il était clair que le vice-roi songeait dès lors à se dégager des diverses obligations contractées près de la compagnie par son prédécesseur, et qui rendaient seules possible l'œuvre coûteuse que celle-ci avait entreprise. Il commençait par la corvée, non pas dans un but d'humanité, mais parce que les fellahs qui travaillaient sur l'isthme représentaient autant d'ouvriers enlevés à ses propres plantations ou manufactures.

M. de Lesseps vit qu'il fallait entrer en arrangement et renoncer aux ouvriers égyptiens que lui accordait l'acte de concession du 5 janvier 1856, dans la proportion des quatre cinquièmes de tous ceux qu'il emploierait. C'était une perte, mais qui était moins sensible qu'on ne l'a montrée. De tous les travaux, celui fait au moyen de la corvée est le plus onéreux<sup>1</sup>.

Mais il ne s'agissait pas seulement pour le vice-roi de reconquérir sur le contrat les fellahs nécessaires à ses propres industries : il voulait mieux, c'est-à-dire l'abandon par la compagnie du canal d'eau douce. Déjà celle-ci avait construit la branche qui va de la partie inférieure du Nil à l'Ouady, et l'avait livrée à la navigation ; elle s'occupait de l'achèvement de l'ouvrage, et ce n'est pas sans raison qu'elle escomptait sans doute les revenus que devait lui assurer ce canal, ainsi que la plus-value des terrains maintenant irrigués, et dont le second acte de concession lui assurait la jouissance. M. de Lesseps dut faire ce nouveau sacrifice. Par une convention conclue au Caire entre le vice-roi et la compagnie, celle-ci renonça à son droit d'établir par elle-même au Caire la prise d'eau de son canal dérivé du Nil, et de prendre possession des terrains nécessaires à la construction du canal depuis le Caire jusqu'à sa jonction, dans le Ouady, avec le canal du Ouady ouvert à la navigation. En outre, la compagnie s'engageait à donner à la dérivation en construction depuis Néfiche jusqu'à Suez les dimensions suffisantes pour que cette dérivation ne soit pas seulement propre à l'irrigation et à l'alimentation, comme il était stipulé au cahier des charges, mais qu'elle soit en même temps propre à la navigation.

<sup>1</sup> A. Guillemin, *L'Égypte actuelle*, chez Challamel.



Ce point réglé, Ismaïl-Pacha voulut bien consentir à accepter les charges du contrat que lui avait léguées son prédécesseur, avec leurs avantages. Or, Saïd-Pacha était souscripteur pour 177,642 actions. Le versement de 500 francs par action déjà effectué par les autres actionnaires rendait l'Égypte redevable envers la compagnie d'une somme de 55 millions de francs. En défalquant de cette somme diverses avances, et 15 millions remis jadis à la compagnie pour le premier versement de 100 francs, le trésor égyptien se trouvait encore débiteur de 55 millions. La convention du 20 mars 1863, qui fut signée, comme celle du 18, par Nubar-Bey et par M. de Lesseps, régla les deux intérêts qui se trouvaient en présence. Le gouvernement égyptien s'engageait à payer à la compagnie, à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1864, et de mois en mois, jusqu'à complète libération des deuxième et troisième versements, la somme de 1,500,000 francs. Ces arrangements étaient satisfaisants pour les deux parties, qui paraissaient marcher d'accord, d'autant plus que le vice-roi n'avait pas donné suite à son intention de supprimer la corvée : il avait seulement modifié le système en vigueur jusqu'à lui, de manière à diminuer les déplacements en laissant plus longtemps les mêmes ouvriers sur les chantiers.

Mais cet accord ne pouvait être parfait tant qu'il restait quelque chose à la compagnie en dehors de l'exploitation du futur canal. Il ne suffisait pas au gouvernement égyptien d'avoir pris possession du canal d'eau douce, il lui fallait encore les terrains qu'il avait concédés à ce canal. A peine venait-il de signer la convention de mars, qu'Ismaïl-Pacha adressa une lettre au grand vizir pour prier la Porte de régulariser sa situation vis-à-vis de la compagnie. La Porte, toujours disposée à écouter l'Angleterre, qui dans cette nouvelle démarche avait évidemment conseillé le vice-roi, la Porte répondit dans le sens qui lui était indiqué. Le 6 avril 1863, le grand vizir Aali-Pacha envoyait une note aux ambassadeurs de l'empire ottoman à Paris et à Londres. Après avoir rappelé les efforts tentés en 1859 pour amener une entente entre la France et l'Angleterre, ainsi que la démarche du vice-roi, « la Porte, disait Aali-Pacha, s'est trouvée en devoir de faire connaître aux alliés du sultan toutes les conditions auxquelles l'autorisation est subordonnée. Cette communication est d'autant plus nécessaire et urgente que les travaux avancent de plus en plus. Il n'entre pas dans la pensée de la Porte de vouloir empêcher la réalisation d'une entreprise qui pourrait être d'une utilité générale; mais elle ne saurait y consentir : 1<sup>o</sup> qu'avec la certitude d'avoir des stipulations internationales qui en garantiraient, à l'instar des Dardanelles et du Bosphore, la neutralité complète; 2<sup>o</sup> qu'à des conditions de nature à sauvegarder et à assurer les importants intérêts

qu'elle est appelée à protéger. » Le plan actuel n'offrirait à la Porte aucune de ces garanties indispensables. Deux faits l'attestent. D'abord, malgré l'abolition de la corvée dans l'empire ; malgré le dernier décret du vice-roi, qui prononce la même prohibition pour l'Égypte, les travaux préparatoires ne se font que par le seul concours de ce régime, dont l'application entraîne un déplacement permanent de soixante mille personnes. « Or, la Porte, continue Aali-Pacha, se voit dans l'impossibilité de sanctionner en Égypte la pratique d'une mesure qu'elle interdit dans les autres parties de l'empire. En second lieu, la concession à la compagnie de tout le territoire qui environne les canaux d'eau douce aurait pour résultat la création sur le territoire de l'empire ottoman de colonies presque indépendantes, qui comprendraient les villes de Suez, de Timsah et de Port-Saïd, ainsi que toute la frontière de Syrie. La Porte déclare que cette clause n'aura jamais sa sanction. » En résumé, son consentement est indissolublement lié à la solution de la neutralité du canal, — l'abolition du travail forcé, — l'abandon par la compagnie de la clause qui concerne les canaux d'eau douce et la concession des terrains environnants. « Une fois ces trois points décidés, le gouvernement du sultan s'empressera de prendre en considération chacun des autres articles du contrat, qui n'est qu'à l'état de projet aussi longtemps que la sanction de la Porte n'a pas été obtenue. La compagnie a donc fait les dépenses à ses risques et périls ; mais, dans le cas où elle renoncerait à l'œuvre projetée, la Sublime-Porte adopterait, de concert avec le vice-roi, les mesures les plus propres à en réaliser l'exécution. La compagnie devrait, dans ce cas, céder les travaux et les terrains, et de son côté le sultan lui rembourserait les sommes dépensées. »

La Porte fixait un délai de six mois pour l'accomplissement des conditions indiquées dans la note du 6 avril. A son retour, le vice-roi signifia à M. de Lesseps que, par ordre du gouvernement de Constantinople, les travaux seraient interrompus si, dans le semestre qui allait s'écouler, la sanction de la Turquie n'avait été obtenue par le redressement des trois griefs énoncés plus haut. Quelque temps après, Ismaïl envoyait à Paris, pour traiter cette affaire, son confident Nubar-Bey, que le sultan, pendant son séjour en Égypte, avait élevé au rang de pacha. Nubar essaya d'abord de traiter l'affaire avec le ministre français ; mais M. Drouyn de Lhuys lui déclara nettement que le gouvernement de l'empereur ne voulait pas entrer en négociation avec lui, et qu'il devait s'adresser à la compagnie. En conséquence, l'envoyé du vice-roi communiqua à M. de Lesseps, le 12 octobre 1862, les propositions suivantes : réduction du nombre des travailleurs à un contingent permanent de six mille hommes, au lieu





de vingt mille ; — augmentation de leur salaire de 5 à 6 piastres ; — suppression de la concession des terrains bordant les canaux d'eau douce. Le conseil d'administration de la compagnie, dans sa séance du 29 octobre 1865, rejeta à l'unanimité les propositions du vice-roi, en se fondant : 1° sur ce que ces propositions seraient le renversement et la négation des contrats, l'abrogation rétroactive du mandat donné à M. de Lesseps pour la constitution de la compagnie ; 2° sur ce que les conditions principales auxquelles le gouvernement égyptien a appelé les souscripteurs à s'associer à lui pour l'exécution de l'entreprise seraient annulées par l'acceptation des propositions de Nubar-Pacha ; 3° sur ce que cette acceptation entraînerait pour la compagnie des pertes qui se compteraient par des centaines de millions de francs.

Ce refus absolu, l'animosité qui s'était déclarée, dès le principe, entre M. de Lesseps et Nubar-Pacha, et qui retentit d'une manière fâcheuse dans le public, fermèrent l'issue à toute entente directe du vice-roi avec la compagnie. Le délai fixé par la Porte pour l'interruption des travaux approchait, et il faut reconnaître que le vice-roi, la compagnie et même le gouvernement turc auraient été fort embarrassés, si l'on n'avait suscité une haute intervention. Le vice-roi offrit à l'empereur des Français de soumettre à son arbitrage les questions pendantes entre son gouvernement et la compagnie. Napoléon III accepta, et chargea son ministre des affaires étrangères de communiquer au Khédive, qui s'en montra satisfait, des bases de transaction préalablement agréées par la compagnie. L'empereur obtenait en même temps de Constantinople et du Caire la prolongation du délai primitivement fixé pour l'interruption des travaux. Une commission présidée par M. Thouvenel, ancien ministre des affaires étrangères, fut chargée d'étudier la question, et réussit d'abord à faire signer par Nubar et M. de Lesseps un compromis sur les bases approuvées déjà par le vice-roi et la compagnie. L'empereur accueillit favorablement le rapport de la commission, qu'il chargea de lui préparer un projet de sentence arbitrale. La sentence fut signée et rendue le 6 juillet, puis communiquée officiellement par M. Drouyn de Lhuys aux deux parties intéressées.

Voici le résumé de cette convention, qui n'est pas la dernière qui soit intervenue entre la compagnie et le gouvernement égyptien.

1° Le règlement du 20 juillet 1856, par lequel le gouvernement du vice-roi s'était engagé à fournir à la compagnie les quatre cinquièmes des ouvriers, avait le caractère d'un contrat : les engagements qu'il stipulait restaient obligatoires pour les deux parties ; 2° une indemnité de 58 millions de francs était due à la compagnie pour sa renonciation aux avantages de ce règlement, dont la Porte imposait

la suppression comme impliquant l'exercice de la corvée; 3° pour répondre à une autre exigence de la Turquie, la compagnie rétrocédait au vice-roi la partie du canal d'eau douce qui lui restait après la cession du 18 mars 1865, c'est-à-dire la partie comprise entre le Ouady et le Caire; mais elle en gardait la jouissance exclusive pendant toute la durée de la concession, et devait achever elle-même les travaux : en conséquence, le gouvernement égyptien devait payer à la compagnie une somme de 10 millions de francs pour les frais d'exécution; 4° le périmètre des terrains concédés à la compagnie comme nécessaires à l'établissement, l'exploitation et la conservation des canaux était réduit, pour le canal maritime, à 10,264 hectares; pour le canal d'eau douce, à 9,600 hectares; 5° par suite de cet arrangement, la compagnie, qui avait droit sur tous les terrains susceptibles d'être irrigués, se trouvait rétrocéder environ 60,000 hectares, pour lesquels elle recevrait une indemnité de 50 millions de francs. Le total des sommes à verser par le vice-roi était de 84 millions de francs, échelonnés en seize paiements, dont le dernier devait avoir lieu au 1<sup>er</sup> novembre 1879.

Cette victoire remportée, assez chèrement, il est vrai, mais gagnée néanmoins, le vice-roi se mit en devoir de remplir les obligations résultant pour lui tant de la sentence que des traités particuliers signés les 18 et 20 mars 1865. Il fit travailler à la construction du canal entre le domaine d'Ouady et le Caire. Dans le courant de l'année 1865, le gouvernement y rassembla jusqu'à soixante-dix mille fellahs. Il est inutile de faire remarquer que ces ouvriers étaient réunis par la corvée; et l'on peut voir par ce dernier trait combien l'abolition du travail forcé tenait peu à cœur au gouvernement égyptien.

Le gouvernement turc, instrument passif ou complaisant de l'Angleterre et du vice-roi, ne fit aucune difficulté pour reconnaître que, par la sentence du 6 juillet, les conditions auxquelles il avait subordonné son acquiescement se trouvaient remplies. Il semblait qu'il ne restât plus qu'à rédiger le contrat général qui, en consacrant les modifications introduites par le traité particulier du 18 mars 1865 et par la sentence impériale, devait recevoir la sanction du sultan; mais la négociation devait encore traverser une nouvelle difficulté. Au mois de mai 1865, le sultan écrivit à l'empereur des Français pour lui demander de consentir à ce qu'une commission mixte fût envoyée sur les lieux pour déterminer quelle était la quantité de terrains nécessaire à la compagnie, et pour en faire la délimitation. Ce n'était ni plus ni moins qu'une révision de la sentence. Le gouvernement français et la compagnie étaient parfaitement en droit de s'y refuser. Mais M. de Lesseps, qui commençait à connaître les Égyptiens et qui prévoyait des complications nouvelles, alla au-de-

vant des secrets désirs du vice-roi et entra en arrangement. Le 30 janvier 1866, au moment où les délégués allaient commencer leurs travaux, un traité intervint entre le gouvernement égyptien et la compagnie, qui trancha toutes les difficultés pendantes. Ce que voulait le gouvernement égyptien, c'était une rétrocession plus complète des terrains. M. de Lesseps lui en abandonna 60 nouveaux hectares, ce qui réduisit à 10,204 hectares ceux accordés à la compagnie par la sentence impériale. Enfin elle lui rétrocéda encore, avec les avantages y attachés, la seconde partie du canal d'eau douce située entre le Ouady, Ismaïlia et Suez, mais non sans l'avoir terminé, ainsi que les bâtiments y attenant.

Il semblerait que la compagnie ne put faire davantage. Néanmoins cette concession n'a pas été la dernière qu'elle ait faite au vice-roi. Le 25 avril de cette année, il est intervenu entre M. de Lesseps et Ismaïl-Pacha deux conventions nouvelles qui corrigent ce que les anciennes pouvaient avoir conservé de trop avantageux pour la compagnie. Celle-ci possédait encore 10,204 hectares de terrains, estimés à 100 millions; le rescrit du 5 janvier 1856 lui accordait, « pour toute la durée de la concession, » la faculté d'extraire des mines et carrières appartenant au domaine public, tous les matériaux nécessaires aux travaux de construction et d'entretien des ouvrages et établissements dépendant de l'entreprise; il exonérait, en outre, la compagnie de tous droits de douane, d'entrée et autres pour l'introduction en Égypte de toutes machines et matières quelconques, qu'elle ferait venir de l'étranger. La convention de 1866 lui accordait la faculté de transit sur le canal d'eau douce sans être soumise à aucun droit de navigation. D'autre part, il y avait encore entre le gouvernement et l'entreprise diverses questions pendantes. Une partie des réclamations adressées au gouvernement égyptien portait sur l'à-compte des bons du Trésor pour des paiements qui avaient été faits à la compagnie; une autre partie demandait une indemnité pour pertes essayées par suite du manque de hauteur d'eau du canal d'eau douce, indemnité évaluée à 3 millions.

La convention du 25 avril régularise toutes ces questions. En ce qui concerne le droit d'extraction des carrières égyptiennes, la faculté de naviguer sans payer de droits sur le canal d'eau douce, le droit de pêche dans le canal maritime, le transport des lettres, la transmission des dépêches télégraphiques, l'exemption des droits de douane, la compagnie rentre dans le droit commun. Elle fait en outre abandon au gouvernement des hôpitaux et de leur matériel, des constructions particulières qu'elle a élevées sur treize points du canal, de la carrière et du port du Mex avec son matériel d'exploitation de ses magasins de Boulac et de Damiette. En échange de cette cession,

le Khédivé se reconnaît débiteur de la compagnie pour une somme de 50 millions. En ce qui concerne les 10,204 hectares de terrains, la compagnie reconnaît le vice-roi comme propriétaire de ces terrains de compte à demi avec la société. Ces terrains, ainsi que 300 hectares, situés à Port-Saïd et 200 hectares à Ismaïlia, que le Khédivé apporte au fonds commun, doivent être vendus, et leur produit partagé entre le trésor égyptien et la compagnie.

Dans son rapport de 1869, M. de Lesseps n'a point manqué de dire qu'il n'avait qu'à se féliciter de cette transaction. Nous voulons bien le croire avec lui ; mais sans être convaincu qu'elle mettra fin aux exigences du gouvernement que représente Ismail-Pacha. Il y a longtemps qu'on a dit que tout était à redouter de la rapacité turque, et d'après ce que nous venons de raconter, on voit qu'il ne manque à l'Égypte aucun des traits qui constituent le vice le plus saillant de sa nationalité.

### III

Nous venons de suivre M. de Lesseps dans son admirable lutte avec la diplomatie anglo-égyptienne, et nous avons vu avec quelle vigueur il avait surmonté les embarras que lui suscitèrent les ennemis de sa grande œuvre. Il est nécessaire maintenant de l'accompagner sur le terrain même de son entreprise. Ici encore les obstacles ne lui ont pas fait défaut ; il les trouva dès le début, lorsqu'en 1859 il alla prendre possession, à la tête de la commission administrative, du sol qu'il allait transformer<sup>1</sup>.

Les difficultés que le sol offrait aux ingénieurs étaient grandes sans doute, mais elles étaient prévues ; celles que leur opposait la population étaient moins surmontables. Son esprit était évidemment influencé par ses maîtres ; les sentiments d'hostilité éclataient à première vue ; on n'avait à compter sur aucune coopération ; le transport même de l'eau était refusé. Étonnés, si les ingénieurs interrogeaient autour d'eux, leurs questions se brisaient d'abord contre un silence craintif, et lorsque, à grand'peine, ils pouvaient obtenir des lambeaux de réponse, ils apprenaient que l'on menaçait des galères et de coups de bâton les indigènes qui prêteraient leurs services aux chantiers du canal. On voulait faire le vide autour des travailleurs, et l'abondance des approvisionnements ne permettant pas de les prendre par la faim, on espérait les prendre par la soif. Un moment cette tactique manqua réussir : l'eau que les ingénieurs faisaient

<sup>1</sup> H. Silvestre, *l'Isthme de Suez*. Chez Lacroix et Verboeckhoven.

apporter au moyen de barques vint moins abondante ; on n'avait pu avoir raison des contestations continuelles que soulevaient les autorités et les habitants du pays. Lorsque M. de Lesseps connut cette pénurie, il fréta un bateau à vapeur et, en grande hâte, y embarqua à Alexandrie des machines distillatoires. Son arrivée à Port-Saïd releva les courages et, par la distillation de l'eau de mer, fit disparaître les préoccupations.

On a vu que la tâche de la compagnie ne consistait pas seulement dans la construction du canal maritime : il fallait encore lui donner deux entrées suffisantes avec jetées, phares, etc., créer deux ports, l'un dans la Méditerranée, l'autre sur le lac Timsah, et enfin rattacher par une voie navigable le Nil au passage direct de l'isthme, voie qui jetait ensuite deux branches, l'une vers Port-Saïd, l'autre vers Suez. Ajoutons que le canal maritime devait traverser quatre lacs, les lagunes de Suez et enfin le désert. Sauf quelques travaux complémentaires, qui demanderont encore quelques mois, l'œuvre est accomplie aujourd'hui. Le canal maritime, annoncé par les phares de la côte, déroule entre Port-Saïd et Suez, au milieu des poteaux d'amarrage et des fils télégraphiques, un fleuve de 162 kilomètres de long et de 100 mètres de large à sa superficie. Déjà commencent à alterner avec la ligne des sables les plantations et la verdure ; les habitations et les campements ont remplacé la solitude, et le bruit des machines, le sifflement de la vapeur, le passage des wagons, le remorquage des chalands, apportent au désert le mouvement de la civilisation. De 25 Européens et de 125 indigènes qui, il y a dix ans, étaient les seuls habitants de l'isthme, la population s'est élevée à 42,400 individus, dont 22,845 Européens et 19,557 indigènes. Dans les villes surtout, le changement est complet. A Port-Saïd, la jetée de l'ouest et la jetée de l'est, longues, la première, de 2,500 mètres ; la seconde, de 1,900 mètres, assurent la sécurité des navires. Sur une plage, hier encore abandonnée, une ville moderne aligne ses divers quartiers.

Sur les bords du lac Timsah, Ismaïlia se développe également. Le chemin de fer d'Alexandrie et du Caire, le canal maritime, le canal d'eau douce et diverses routes commencent à lui donner une assez grande animation ; les industries et les agences se groupent autour du principal établissement de la compagnie en Égypte. Mais c'est surtout à Suez que la transformation est la plus sensible. Autour de la pointe où vient aboutir le canal maritime, les constructions et les travaux d'art se sont accumulés. Ce sont de vastes hangars, de nombreux entrepôts, de larges quais, de nouveaux ports, un brise-lames, et enfin le bassin de radoub.

Pour creuser le canal maritime, dit M. Silvestre, auquel nous

empruntons la plupart de ces renseignements, on a dû enlever 75 millions de mètres cubes; œuvre énorme, dont l'exécution rapide peut nous étonner, nous qui, en pleine civilisation, à Paris, avons vu mettre six mois pour déblayer les 400,000 mètres cubes du Trocadéro. Dans les derniers temps, l'extraction du canal atteignait, dit-on, le chiffre de 2 millions de mètres cubes. M. Silvestre a calculé qu'en mettant à la suite les uns des autres les paniers (ou coffins) employés aux seuls chantiers d'El-Guisr, on formerait une ligne de 27,000 lieues, et qui ferait trois fois le tour du monde.

Mais si la compagnie a trouvé en MM. Mougel-Bey et Voisin-Beyd<sup>es</sup> ingénieurs à la hauteur de la tâche qu'ils avaient acceptée, elle ne paraît pas avoir eu à se louer de tous ses entrepreneurs. Elle a dû rompre avec le premier, M. Hardon, auquel elle a payé un dédit de 1,800,000 francs. Elle se chargea alors elle-même de ses travaux. Après des tâtonnements un peu coûteux, sans doute, mais inévitables, elle revint aux entreprises spéciales. Le travail fut divisé en quatre lots, adjugés à quatre nouveaux entrepreneurs.

A propos de ces tâtonnements, quelques journaux ont accusé la compagnie de légèreté. Leur critique était trop sévère. Une œuvre aussi gigantesque que celle du percement de l'isthme de Suez, ne devait pas s'accomplir, sans passer par ce qu'on appelle des *écoles*. Il faut remarquer aussi que deux années seulement avaient été consacrées aux opérations préparatoires : études des terrains ; organisation des chantiers ; construction des magasins, des hangars, des ateliers et des maisons d'habitation ; acquisition d'un matériel considérable de dragage, de terrassement, d'outillage et de navigation ; approvisionnement des matériaux, bois, fer, chaux, ciment, des vivres et des objets de consommation. Il n'est donc pas surprenant que les premiers pas aient manqué d'assurance, surtout avec les ingérences incessantes du gouvernement « éclairé » du vice-roi. Le temps perdu au début a été d'ailleurs rapidement regagné par la suite ; et c'est avec une légitime satisfaction que M. de Lesseps peut rendre aujourd'hui ses comptes à ses actionnaires. Si au lieu de 200 millions l'œuvre du canal en a absorbé 404 et doit en absorber encore 47, elle n'en a demandé que 500 au public : le reste a été fourni par des recettes et des cessions s'élevant à 151 millions. Indépendamment des revenus du canal, dont il faudra, il est vrai, prélever une partie pour les frais d'administration et d'entretien, la compagnie doit toucher la moitié du prix de la vente des terrains contigus au canal maritime, ou situés à Port-Saïd et à Ismaïlia et dont quelques-uns possèderaient déjà une valeur de 50 à 100 francs le mètre carré. Quant au revenu même du canal, sans être aussi considé-

nable que les enthousiastes le montrent, il paraît devoir rémunérer suffisamment les porteurs d'actions de l'entreprise.

De Constantinople, Malte, Trieste, Marseille, Cadix, Lisbonne, Bordeaux, le Havre, Londres, Liverpool, Amsterdam, Saint-Petersbourg, New-York et la Nouvelle-Orléans, les navires allant à Bombay et qui prendront la voie du canal, feront une économie qui varie entre 4,500 et 2,726 lieues. Se basant sur cette différence, M. de Lesseps compte sur un tonnage annuel de 6 millions de tonnes, et M. Silvestre sur 12 millions, ce qui donnerait à l'entreprise (la taxe étant fixée à 10 francs par tonne), un revenu de 60 à 120 millions. Nous croyons qu'il y a là un peu d'exagération, et, sans adopter absolument les chiffres de l'*Economist*, qui restreint à 5,500,000 tonnes le trafic général entre l'Europe et l'Orient, et à 1 million le transit de Suez, on ne saurait contester que les appréciations du journal anglais reposent sur des données indiscutables. Il faut admettre aussi que le percement de l'isthme américain s'effectuera un jour. Le curieux travail publié il y a peu de jours par M. A. de Gogorza ne laisse subsister aucun doute à cet égard. Il résulte des recherches de cet explorateur, qu'il est parfaitement possible de rejoindre, sur le territoire du Darien, le Pacifique à l'Atlantique par un canal de 52 milles qui ne doit rencontrer sur son passage qu'un seuil de division de 58 mètres d'élévation au-dessus du niveau de la marée, et composé de grès argileux. Une société est déjà formée pour exécuter le projet de M. de Gogorza. Ce travail achevé, cette nouvelle voie ouverte, on voit d'ici la concurrence qu'elle sera appelée à faire au canal de Suez. Si mauvais qu'ils soient, les grands caps reverront alors les navires que les canaux égyptien et américain semblent devoir accaparer. Il n'est pas nécessaire d'être marin pour savoir que, selon le voyage à exécuter, on aura avantage à passer tantôt par un isthme et revenir par un cap, et tantôt à passer par un même isthme, aller et retour, tantôt enfin à aller par un isthme et à revenir par l'autre. Ce qui est hors de doute, c'est que le cap de Bonne-Espérance sera toujours préféré à l'isthme de Suez pour les routes du nord de l'Europe ou des États-Unis à l'Océan Indien, et réciproquement.

Il suffit de regarder un planisphère pour constater que, l'isthme du Darien ouvert, en aucun cas la marine des États-Unis ne passera par le canal de Suez. Les navires européens ne sauraient hésiter davantage lorsqu'il s'agira pour eux de se rendre sur les deux rives du Pacifique et du Grand Océan, 1° aux côtes occidentales des deux Amériques, depuis Valparaiso, au sud, jusqu'au détroit de Behring, au nord, et aux mers polaires arctiques; aux îles Sandwich, Taïti et aux autres archipels, depuis le détroit de Behring jusqu'au 50° degré



de latitude sud ; 2° à la côte orientale d'Asie, depuis le détroit de Behring jusqu'aux mers de Chine et du grand archipel d'Asie, en finissant à l'équateur ; aux îles de la Sonde et Moluques, dans la bonne saison, c'est-à-dire quand on pourra faire route directe par la mer de Chine en profitant de la mousson existante ; 3° aux côtes orientales d'Australie et à la Nouvelle-Zélande, toujours pour les voyages d'aller, et quelquefois, suivant les saisons, pour les voyages de retour<sup>1</sup>.

La préférence des navires européens pour le cap de Bonne-Espérance, lorsqu'ils auront à se rendre dans l'Océan Indien, ne s'explique pas seulement par la bonne latitude de ce cap, cela tient encore aux désavantages de la Méditerranée avec ses vents variables, aux inconvénients plus graves encore de la mer Rouge. Depuis saint Jérôme, qui décrit cette mer comme hérissée d'écueils et de dangers, et par conséquent très-périlleuse, elle a peu changé. Elle possède toujours, particulièrement entre le 15° et 20° de latitude, ces bancs et ces récifs de coraux, ces courants et ces moussons qui la rendaient si redoutable aux anciens navigateurs. Mais il faut observer que les marins du temps de saint Jérôme ne disposaient pas de bâtiments bien vaillants. La marine contemporaine est mieux outillée ; de plus, l'actif mouvement de navigation dont l'Inde est le centre, a fait naître une quantité de pilotes sur lesquels on peut compter. Il n'est pas douteux que la compagnie de l'isthme ne s'attache les plus expérimentés et ne les mette à la disposition des navires ; car avec ces guides seuls la navigation de la mer Rouge est possible aux bâtiments à voiles à grand tirant d'eau. Quant aux vapeurs, qui ne sont point contraints, comme les voiliers, de courir des bordées, qui peuvent suivre une ligne rigoureusement droite, les vents, les courants et les écueils, dont s'effrayaient les vieux navigateurs, n'offrent que peu d'obstacles à leur marche. Nous voudrions pouvoir dire qu'ils n'ont rien à redouter de cette mer funeste ; mais au moment même où nous arrivent les détails de la perte du paquebot de la compagnie péninsulaire et orientale le *Carnatic*, qui a naufragé le 15 septembre dernier, dans le nord de la mer Rouge, à l'entrée même du golfe de Suez, est-ce possible ? Pour éviter un sort pareil aux voiliers, la compagnie fera bien, croyons-nous, d'établir un service de remorqueurs dans la mer Rouge. Des navires assez riches pour payer 10 francs la tonne leur passage dans l'isthme ne sauraient regarder à la petite somme que cette remorque devra leur coûter, puisqu'elle assurera à la fois leur existence et abrégera la durée de leur traversée. Quant à la compagnie, elle trouvera ici un nouvel élément

<sup>1</sup> J. Sicard, capitaine au long cours, *Du percement de l'isthme américain*.



de revenu. L'article 17 du deuxième acte de sa concession ne l'autorise-t-il pas à imposer le pilotage, le remorquage, le halage et le stationnement? » Il serait néanmoins imprudent de l'engager à augmenter le nombre de ses tarifs ou à les grossir outre mesure. On trouve déjà que ce prix de 10 francs par tonne est un peu élevé. Avec les droits que nous venons d'énumérer, et auxquels il faudra joindre les frais de remorquage dans la mer Rouge pour les voiliers, ce n'est plus à 10 francs, mais à 13 ou 15 francs, si la compagnie ne réduit pas ce prix, qu'il faudra porter le passage de toute une classe de bâtiments entre Port-Saïd et Aden. Or, peut-elle oublier que, si tous les navires aujourd'hui à flot ne sont pas à vapeur, c'est que le coût du cheval-vapeur dépasse dans des proportions considérables le profit du trafic auquel se livrent les voiliers? Si la rapidité des traversées est une condition de succès pour les courriers et les navires chargés de matières précieuses, le temps a un prix beaucoup moins élevé pour les bâtiments qui n'ont qu'un fret grossier et sans importance. Pour ce motif, les Américains et les Anglais, qui ont trouvé tant de moyens d'abrégier « ce temps, qui vaut de l'argent, » et chez lesquels la vapeur joue un si grand rôle, sont loin de renoncer, comme on le dit, à l'aide économique du vent. Ignore-t-on qu'à l'époque où la Californie manquait de tout, et où le peu qui lui parvenait se payait des sommes énormes, c'est par les clippers que la mère-patrie approvisionnait sa colonie? Si cher que valût la cargaison, il était préférable de se servir de la voile afin de ne pas élever encore la valeur des objets transportés. Ce sont toujours les clippers qui apportent sur les marchés anglais les cotons de l'Inde, les laines de l'Australie et toutes les matières qui doivent se répandre ensuite dans le monde entier sous la forme d'objets de première nécessité. Augmenter leur prix en les grevant de frais nouveaux serait une folie; aucun négociant digne de ce nom ne la commettra.

M. de Lesseps est d'ailleurs un homme trop intelligent pour ne pas apporter dans l'examen de la question toute la clairvoyance dont il donne sans cesse des preuves si remarquables. Son œuvre n'est pas finie d'ailleurs, aux divers points de vue sous lesquels nous l'avons envisagée. Sans doute est-ce pour cette raison que les actions de la compagnie subissent depuis quelque temps des fluctuations si sensibles. Après avoir dépassé 550 francs, elles sont descendues jusqu'à 325 fr. 75. Elles ont flotté le mois dernier entre 400 francs et 452 fr. 50. Elles étaient, le 1<sup>er</sup> novembre, à 408 fr. 75 cent. Cette réserve des spéculateurs a plusieurs causes. Et d'abord les travaux du canal ne sont pas absolument achevés; il en faut planter les rives, et très-probablement porter sa largeur de 100 à 135 ou 140 mètres. On

n'ignore pas non plus, depuis le rapport fait par M. Larrabure au Corps législatif, lorsqu'il s'est agi d'autoriser la compagnie à émettre des obligations à lot, que les charges annuelles de la compagnie s'élèvent à 55 millions de francs. S'il reste un bénéfice, on ne saurait oublier le prélèvement de 50 pour 100 à faire sur ce bénéfice pour les administrateurs, le gouvernement égyptien et les fondateurs de l'entreprise, dont un journal financier annonce avec regret que les parts se négocient au prix de 4,500 francs.

Mais ce qui nous paraît porter actuellement le plus grand préjudice à l'entreprise, c'est ce qu'on lit tous les jours dans les journaux anglais. Il serait impossible aux vapeurs de filer plus de 4 nœuds à l'heure sans dégrader les berges friables du canal avec les ondes provoquées par leurs hélices ou leurs roues. D'autre part, cette lenteur les expose à aborder les rives du canal sous l'influence des fortes brises d'est et d'ouest qui soufflent périodiquement sur l'isthme. Pour répondre à ces affirmations, la compagnie a fait traverser le canal par le *Latif*, bâtiment à vapeur de la marine du vice-roi, et il résulterait de cette première expérience que ces critiques ne sont point fondées. En marchant à 12 kilomètres à l'heure, les deux hélices du *Latif* produisaient, il est vrai, des remous sensibles, mais dont les vagues, de 25 à 50 centimètres, n'avaient aucun effet funeste sur les berges. L'active navigation qui aura le canal pour théâtre dès le jour de l'inauguration, réduira à néant, nous n'en doutons pas, cette nouvelle accusation des journaux anglais, qui déjà en ont vu couler tant d'autres devant l'évidence des faits.

La pierre d'achoppement de l'entreprise réside moins, à nos yeux, dans l'insuffisance des revenus du canal ou dans son imperfection, vices auxquels on peut remédier avec de l'argent et de la patience, que dans les rapports de l'entreprise avec le gouvernement égyptien. L'histoire diplomatique de l'œuvre de M. de Lesseps ne justifie que trop les craintes de tous ceux qui, ainsi que nous, savent tout ce que les Ottomans ont emprunté de perfidie hellénique à la Grèce durant leur longue domination. Nous ne le dissimulerons point : l'article second de l'acte de concession qui dit que le directeur de la compagnie sera toujours nommé par le gouvernement du vice-roi, et sera choisi, *autant que possible*, parmi les actionnaires les plus intéressés dans l'entreprise, nous inspire des craintes sérieuses pour l'avenir. L'actionnaire le plus intéressé n'est-il pas le vice-roi? Pour se rendre compte de la tournure que devra prendre l'affaire entre les mains d'un tel directeur, dans le cas où M. de Lesseps se retirerait, il suffit de jeter les regards sur l'exploitation des chemins de fer du pays. « Administrés à la turque, dit un voyageur, M. Casimir Leconte, ils offrent un déplorable assemblage de désordre, d'incurie et de con-

cussions dont la plume ne peut donner qu'une incomplète idée. Sur le chemin de fer tout se vole, et le gouvernement ferme les yeux et ne veut rien savoir. » A l'appui de ses affirmations, M. Leconte cite plusieurs faits aussi plaisants que caractéristiques. Nous ne lui en emprunterons qu'un. Lorsqu'en 1861 le blocus des États du Sud par ceux du Nord, dans la guerre civile américaine, fut venu donner une si grande plus-value aux cotons égyptiens. « Je m'étonnais de voir amoncelés aux stations principales, à Tantah, à Zagazig, à Bénéah et ailleurs, de véritables pyramides de balles de coton (dont bon nombre étaient là depuis trois semaines et plus), alors que circulaient sous mes yeux des trains de marchandises à peu près vides. Je me rendis compte de cette anomalie, plus apparente que réelle, quand on m'eut expliqué que les puissants du jour étaient en même temps les plus grands producteurs du coton, et que leurs intérêts passant avant ceux de la plèbe, il était naturel que le chemin de fer, qui était avant tout propriété du gouvernement, ne transportât sur le marché d'Alexandrie les produits du pauvre qu'après ceux des favoris du pouvoir. La personne fort bien placée qui me donna la première ce curieux renseignement, ajouta, d'un air de bonhomie adorable, que cette manière de procéder était même dans l'intérêt général, car elle soutenait les prix en prévenant l'encombrement du marché. Il est vrai que, comme il n'y a d'abri nulle part en Égypte, ou à peu près, s'il pleut, c'est le coton du pauvre qui pourrit; si le simoun vient à souffler, c'est dans le coton du pauvre que s'engouffre le sable; s'il y a des dommages et intérêts à payer pour retard dans la livraison, c'est sur le pauvre qu'ils retombent. Qu'y faire? Il n'y a pas d'institutions parfaites en ce monde<sup>1</sup>. »

Après s'être étendu longuement sur l'administration turque, « qui n'est, dit-il, qu'une exploitation souvent brutale, toujours cauteleuse, des intérêts généraux au profit d'intérêts particuliers, le voyageur que nous venons de citer ajoute : « Sans doute, il y a en Orient, comme partout des idées généreuses, des individualités honnêtes, des esprits éclairés ou susceptibles de l'être; mais, je le répète sans crainte d'être démenti, les traditions sont généralement mauvaises et les habitudes gouvernementales déplorables. Il faut donc, de toute nécessité, écarter avec soin l'intervention des agents égyptiens pendant toute la durée des travaux du canal et l'aménagement des travaux irrigables (M. Leconte écrivait en 1864) si l'on ne veut ouvrir la porte à d'effroyables abus de pouvoir, à de monstrueuses concessions faites à un favoritisme cupide et insoucieux de l'avenir de l'entreprise, et à bien autres inconvénients. Je ne méconnais pas les pro-

<sup>1</sup> C. Leconte, *Promenade dans l'isthme de Suez*.

grès faits en Égypte, depuis vingt ans, au point de vue de la prospérité publique ; je ne nie pas la probabilité de progrès plus grande encore, et je ne conteste pas d'une manière absolue ni la bonne foi des gouvernements, ni l'aptitude des gouvernés ; mais je suis convaincu que l'état actuel des choses ne présente pas assez de garanties pour que l'on puisse admettre comme sauvegardés les intérêts moraux et matériels engagés dans le percement de l'isthme de Suez, si on en retire la direction entière ou même partielle à l'initiative européenne. »

Ces craintes eussent été mieux justifiées encore si M. Leconte eut vu les obstacles que le gouvernement égyptien n'a cessé d'opposer à M. de Lesseps, obstacles dont la source était moins dans la jalousie de l'Angleterre que dans le désir ardent d'enlever à la compagnie ses meilleurs éléments de fortune au profit du budget vice-royal. C'est donc avec une franchise absolue que le Khédive a pu répondre à M. de Lesseps, lorsque celui-ci vint le remercier de ce qu'il avait bien voulu laisser le canal s'achever, « qu'en travaillant pour le canal il travaillait pour lui-même. » Quant à l'Égypte, pour laquelle le vice-roi ajoutait qu'il travaillait également, nous venons de voir jusqu'à quel degré sa tendresse peut aller pour son peuple. Non moins sincère, mais sans le vouloir cette fois, le Khédive ajoute qu'en donnant à M. de Lesseps les moyens de réunir de nombreuses populations européennes sur les bords du canal, l'isthme deviendra un rendez-vous universel. Cela ne serait pas vrai qu'il faudrait souhaiter que cela le fût. C'est cette agglomération d'Européens qui régénérera l'Égypte, en noyant, nouvelle mer Rouge, les descendants des Pharaons dans ses flots bienfaisants.

Disons-le avec M. Leconte, avec tous les hommes de bonne foi qui ont visité l'Égypte et les autres empires musulmans d'Afrique, d'Europe ou d'Asie : leurs souverains ne méritent pas plus d'intérêt que les Anglais n'en ont montré pour les rajahs indous. Si les grandes puissances de l'Europe occidentale tiennent à leur maintien à un si haut degré, au point même de s'être *croisés* pour eux en 1855, c'est qu'ils représentent celui-ci une digue contre l'avidité russe, ceux-là des sortes de lices pour leurs diplomates. Depuis les modifications apportées sur la carte de l'Europe orientale à la suite de Sadowa, on ne saurait méconnaître que le point de vue ne soit changé. C'est donc sans imprudence qu'on peut aujourd'hui faire des vœux pour que l'Autriche reconquière dans l'Est ce qu'elle a perdu dans l'Ouest, et rejette enfin en Asie des races corrompues, imbéciles, et qui stérilisent tout ce qu'elles dominent. Leur rôle est même si complètement rempli que déjà les vice-royautés du nord de l'Afrique auraient rejoint depuis vingt ans le berceau de leurs funestes superstitions si,

mieux avisé, le gouvernement français eût abandonné l'Algérie au génie qui a colonisé le Canada et établi l'influence européenne aux Indes. Il est hors de doute que si notre belle colonie eût reçu dès l'origine des institutions plus intelligentes que celles qui la régissent, le trop-plein de la population métropolitaine qui émigre aujourd'hui dans les deux Amériques ne fût venu se fixer sur les bords septentrionaux de la Méditerranée, et n'eût, en se développant, repoussé les Marocains dans le Sahara, les Tunisiens, les Tripolitains et les Égyptiens en Arabie. Malheureusement notre future Australie n'est encore qu'une vaste administration militaire, et il est assez difficile de prévoir le moment où tomberont les liens regrettables qui la paralysent.

En attendant, le gouvernement égyptien fait emprunt sur emprunt, s'agite, et s'efforce par tous les moyens en son pouvoir de secouer le joug, pourtant si léger, qu'il tient de la Porte. Grâce aux secours en hommes et en argent qu'il a fournis au divan lors de la révolte de la Crète, le Khédive a obtenu en 1866 la modification de la loi qui établissait l'ordre de succession en Égypte, et voulait que ce trône revint à son frère : il peut le laisser maintenant à son fils. En 1867 il a obtenu de nouveaux avantages. Ainsi, il lui est permis d'édicter les règlements spéciaux propres à l'administration intérieure du pays, et faire des arrangements au sujet de la douane, de la police sur les sujets étrangers, du transit et de la poste. Il jouit, en un mot, d'une situation à peu près égale à celle des Principautés-Unies. C'est donc sans surprise qu'on l'a vu ouvrir des négociations avec les puissances étrangères pour la modification des capitulations, et établir une sorte de chambre consultante qui ne nous paraît destinée qu'à mettre ses actes à l'abri de ce qu'il ne manquera pas de nommer « la volonté du pays. » Nous appelons l'attention de tous les esprits sérieux sur ces transformations, qui nous semblent devoir influencer sur l'entreprise du canal de Suez dans un sens qu'il serait certainement téméraire de considérer dès aujourd'hui comme favorable aux intérêts politiques, commerciaux et financiers qu'elle représente.