

LA NOUVELLE VOIE MARITIME

LE

CANAL DE PANAMA

La Crise maritime, par MARCEL DUBOIS, Professeur de Géographie coloniale à la Sorbonne.

Pêches Maritimes d'autrefois et d'aujourd'hui, par MARCEL A. HÉRUBEL, Docteur ès sciences, Professeur à l'Institut maritime.

Marine de Guerre et défense nationale, par HENRY ROLLIN, Enseigne de vaisseau. Préface de M. le Vice-Amiral Besson.

La Marine Marchande et son personnel, par GEORGES MORAEL, Armateur.

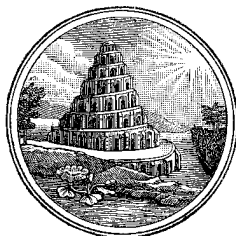
La Brèche Maritime Allemande dans l'Empire Colonial Anglais, par MARCEL BRUNET. Préface de M. MARCEL DUBOIS.

BIBLIOTHÈQUE DES AMIS DE LA MARINE
Publiée sous la direction de M. MARCEL DUBOIS

DANIEL BELLET

Professeur à l'École des Sciences Politiques
et à l'École des Hautes Études Commerciales,

LA NOUVELLE VOIE MARITIME
LE
CANAL DE PANAMA



LIBRAIRIE ORIENTALE & AMÉRICAINNE
E. GUILMOTO, Éditeur
6, Rue de Mézières, PARIS

LA NOUVELLE VOIE MARITIME

LE

CANAL DE PANAMA

PREMIÈRE PARTIE

LES CANAUX MARITIMES

CHAPITRE PREMIER

LES CANAUX MARITIMES EXISTANTS OU PROJÉTÉS

Quel que soit l'avenir réservé à la voie maritime que l'on est en train d'achever à travers l'Isthme de Panama, il est certain que cette nouvelle voie maritime, canal d'eau douce à grande section destiné au passage des navires de mer, vient changer la face du monde. M. Marcel Dubois disait, il n'y a pas longtemps, en se préoccupant des conséquences probables de l'ouverture du canal de Panama : « J'ai grand plaisir à penser que l'ouverture du canal de Panama va heureusement influencer les destinées de l'humanité tout entière. » On peut faire des réserves en

présence des exagérations auxquelles on se livre sur les effets commerciaux qu'aura le nouveau canal; mais au point de vue strict de la géographie physique, il a profondément modifié une portion du sol et donne une tout autre allure au Nouveau-Monde.

Pour triompher de la nature des choses, il a fallu accumuler des efforts gigantesques. Comme conséquence, tout se traduisant, en matière économique, par une question de finances, des dépenses énormes ont été faites et se sont superposées depuis bien des années. A ces efforts, à ces dépenses, la France a apporté une contribution puissante. Le canal de Panama est, en réalité, une œuvre française par ses origines, et nous verrons que dans l'ensemble des travaux formidables qui ont été effectués, la part de la France est beaucoup plus importante qu'on ne le pense souvent, même dans notre pays. Et comme ceux qui se sont lancés d'abord dans l'entreprise avaient, en grande partie, en vue l'intérêt de la navigation et du commerce français, il est d'autant plus intéressant pour le lecteur français de se demander ce que pourra être l'influence de la nouvelle voie maritime sur nos échanges et nos relations avec le reste du monde : autrement dit la part que, personnellement, la France pourra tirer de cette voie de communication. Si l'on veut bien comprendre sous quelles influences le creusement du canal de Panama a été tenté, les premiers projets dressés et les projets définitifs adoptés; si l'on veut, d'autre part, mieux préjuger des services qu'il sera à même de rendre; si l'on veut également s'expliquer pourquoi

il a coûté si cher à construire, il est bon d'examiner ce qui a été fait par ailleurs : car dans l'établissement de cette voie creusée audacieusement à travers un continent, on a procédé en très grande partie par imitation, on s'est laissé aller à l'enthousiasme.

Dans l'examen rapide auquel nous allons nous livrer des divers canaux maritimes construits jusqu'ici, nous constaterons aisément que certains d'entre eux ont trouvé le succès (ce sont les moins nombreux), tandis que les autres n'ont qu'un rapport financier assez maigre, par suite de ce fait que les services qu'ils rendent sont faibles eux-mêmes. Or, c'est au rendement pécuniaire que l'on peut juger de la valeur d'une entreprise économique, il ne faut pas l'oublier. En généralisant un peu, on doit reconnaître deux grandes catégories de canaux maritimes : cette distinction a été faite par un homme qu'il faut toujours consulter quand on s'occupe de ces questions, M. Tillier, ancien chef du transit à la Compagnie du Canal de Suez. Il y a, d'une part, les canaux maritimes, qui sont caractérisés par le type bien connu de Suez, canaux destinés à éviter à la navigation maritime un long parcours pour passer d'une mer dans une autre, ou d'une portion d'une mer déterminée à une autre portion. On les appelle volontiers des canaux isthmiques. Mais il y a une autre catégorie de canaux maritimes, que l'on pourrait qualifier de canaux maritimes intérieurs et de pénétration : le prototype en est le canal de Manchester. Ils ont pour but de se substituer le plus ordinairement à des voies navigables naturelles d'eau douce;

où, auparavant, les bateaux de mer de faibles proportions pouvaient remonter pour atteindre le port.

Cette seconde catégorie est beaucoup moins intéressante au point de vue pratique et économique. Le passage par un canal de cette sorte revient très cher en lui-même, et aussi par les délais qu'il entraîne. Pour le canal isthmique au contraire, du moins en général, ces délais peuvent être longs, ces dépenses s'élever très haut, tout en assurant encore des avantages sur les inconvénients, les pertes de temps et le coût d'un détour énorme imposé par la voie naturelle de la mer.

Les observations générales que nous venons de faire permettent de comprendre immédiatement pourquoi, dans les temps anciens, on a essayé de creuser certains canaux maritimes. C'étaient toujours des canaux de la catégorie isthmique; les bateaux étaient de proportions si petites que, dans les voies d'eau naturelles que formaient les fleuves, ils trouvaient pour ainsi dire toujours suffisamment de profondeur. Par contre, on sait que les lointains ancêtres de la navigation maritime moderne s'étaient essayés, et même avaient réussi partiellement à construire certains canaux maritimes susceptibles de rendre des services. Le creusement de ce qu'on a appelé le canal de Néchao, entre le Nil et la mer Rouge, six cents ans avant J.-C., est bien caractéristique. Le roi Darius, qui établit définitivement une communication entre le Nil et le golfe d'Arsinoé, aurait tenté également de faire ouvrir un canal de mer à mer entre les eaux de Péluse

et les eaux de la mer Erythrée. Certains textes laisseraient croire que Ptolémée II aurait effectué cette coupure. En tout cas, Trajan reprit la même idée. Néron avait demandé à ses ingénieurs de creuser ce qui devait être à notre époque le canal de Corinthe.

Les navires modernes, même il y a un siècle, étaient impossibles à traîner à terre à travers un isthme comme de petites embarcations; la création de voies d'eau artificielles devait donc tenter encore bien davantage les hommes quand il s'agissait d'éviter tout un périple. Comme conséquence, aux époques modernes, le désir de certaines voies maritimes artificielles a été plus aigu que jamais; on avait d'ailleurs la possibilité d'exécuter assez facilement, au moyen d'un matériel technique puissant, ce qui autrefois nécessitait des efforts invraisemblables, une accumulation de main-d'œuvre extravagante, alors que pourtant il ne s'agissait que de canaux de faible profondeur et d'une largeur modeste.

La transformation dans les moyens de construction s'est faite à l'occasion du canal de Suez : on se rappelle sans doute comment la main-d'œuvre fut brusquement enlevée à M. de Lesseps. Il fallut immédiatement imaginer un perfectionnement aux dragues classiques, créer les dragues à couloir, les excavateurs qui ont permis d'extraire à bon marché les millions de mètres cubes de sables dont l'enlèvement était nécessaire pour l'établissement de la cuvette du canal. Assurément, les canaux maritimes n'auraient pas eu à se multiplier comme ils l'ont fait sans la

navigation à vapeur. Mais c'est aux perfectionnements techniques que nous devons la multiplication des canaux déjà exécutés, celle des projets dressés.

On est en droit de considérer, sans exagération, que le canal de Suez a tracé la voie en cette matière des canaux maritimes; c'est lui qui a donné l'exemple, qui a suscité, et légitimement, l'enthousiasme.

Il est certain aussi que le canal de Suez a pleinement réussi. Cela tient à ce que ce canal offre des avantages tout à fait exceptionnels eux-mêmes. Aussi bien, la civilisation des pays d'Extrême-Orient, la colonisation par les peuples européens, tout cela est-il venu fournir un trafic énorme au canal. Comme cette colonisation était en grande partie une conquête militaire, le canal maritime a profité du passage de bien près de 3 millions et demi de soldats de toutes sortes, expédiés par les puissances européennes ou revenant en Europe. Le développement formidable du trafic du canal de Suez est dû d'ailleurs pour une grande part aux taxes très modérées, de plus en plus modérées, qu'il a pu accorder à la navigation maritime; cette modération résulte de ce que l'exécution matérielle du canal s'est faite relativement à bon marché. Il faut se rappeler que le nombre des navires qui sont passés par cette voie était de 765 en 1871, et de 5.370 en 1912. Le tonnage net total transitant a atteint 435.000 tonneaux en 1870; en 1912, il a largement dépassé 20 millions. En deux années seulement, il s'est fait une augmentation de près de 3.700.000 tonneaux.

Avant même que l'entreprise du canal de Suez fût arrivée à de pareils résultats, le succès s'était accusé de la façon la plus nette. On en a conclu, peut-être hâtivement, que cet exemple pouvait être suivi dans de multiples directions, pour l'une ou l'autre des catégories de canaux maritimes. On a construit le canal d'Amsterdam, ou canal de l'Y, qui a eu du moins cette particularité avantageuse de pouvoir se creuser avec une grande facilité dans un sol meuble, absolument sans dénivellation à franchir, et sur une distance assez courte. On a creusé, comme canal de pénétration, le fameux canal de Manchester, qui d'ailleurs a été un insuccès à peu près complet, puisque, depuis tant d'années qu'il est livré à l'exploitation, il n'a pas encore commencé de rien payer à ses actionnaires. On a creusé, comme canal maritime isthmique, le fameux canal de Corinthe, qui semblait lui aussi, tout comme le canal de Suez, devoir assurer à la navigation maritime un raccourci précieux, par suite voir passer un trafic considérable. Précisément ce canal de Corinthe est un bel exemple de l'insuccès auquel on peut arriver pour une voie maritime artificielle qui, matériellement, réduit pourtant de beaucoup les distances à parcourir à la mer, qui ne frappe pas non plus la clientèle d'une taxe élevée; mais qui tout à la fois impose aux navires des lenteurs préjudiciables à leurs opérations générales, et les expose à de réels dangers, à des chances d'avaries dans le parcours de la voie artificielle.

Pour ce qui est du canal de Kiel, si l'on n'avait

pas eu en vue tout particulièrement des questions militaires en le creusant, il est probable qu'on n'hésiterait pas à le considérer comme un insuccès absolu. On a pourtant commencé par dépenser plus de 200 millions de francs pour établir ce canal de 99 kilomètres, dans un terrain assez peu difficile. Comme on s'aperçoit maintenant qu'il ne peut plus répondre aux besoins de la grande navigation, soit commerciale, soit surtout militaire, on a entamé un nouveau programme de 275 millions de francs, pour le mettre à la hauteur de ces besoins. Cependant, les recettes de l'exploitation suffisent juste à couvrir les dépenses ; le capital ne reçoit aucune rétribution.

Cette faible rémunération des capitaux engagés, les lenteurs de circulation, les chances d'avaries, les difficultés de passage, c'est là ce à quoi il faudrait songer quand on dresse un projet de canal maritime, sans se laisser entraîner à l'enthousiasme.

CHAPITRE II

LES DIFFICULTÉS D'EXÉCUTION ET DE CIRCULATION.

Même pour un canal qui réussit pleinement comme celui de Suez, il faut immobiliser un capital énorme, et au début, et ultérieurement, en l'augmentant de façon pour ainsi dire constante : des travaux continuels s'imposent avec un volume de déblais énorme. Il faut ajouter à cela que, quelle que soit l'ampleur que l'on croit donner aux dimensions d'un canal maritime, largeur, profondeur d'eau, se trouvent bien vite dépassées par les nécessités de la navigation ; par suite de la tendance logique, inévitable, que le bateau a de prendre un tirant d'eau plus grand, une longueur plus considérable, afin de pouvoir être exploité dans de meilleures conditions. Il faut d'autre part tenir compte, ce que M. Tillier a eu raison de bien mettre en lumière, des difficultés

de circulation d'un navire dans une voie d'eau artificielle, si large qu'elle paraisse.

Pour apprécier en particulier les conditions de circulation des navires dans le canal de Suez, et le mode d'exécution de ce canal, on doit se rappeler qu'il est sans écluses. On a utilisé, en diminuant d'autant les déblais, deux lacs qui se trouvaient de niveau avec la mer. Plus loin, on a pu utiliser deux vallées, devenues des lacs une fois l'eau admise. Sans doute, le canal de Panama traverse-t-il lui aussi une dépression que l'on a transformée en lac, mais c'est une dépression qu'il a fallu barrer par une digue extrêmement coûteuse. Le tracé du canal de Suez a bien eu à couper trois élévations principales, mais la plus haute n'a que 23 mètres d'altitude; d'autre part, presque partout le sol est formé de sable, tout au plus d'argile, souvent de vases.

Toujours est-il que le cube des terrains à extraire a été de quelque 74 millions de mètres, malgré les dépressions utilisées pour le tracé. Mais les prévisions ont été étrangement dépassées : non pas seulement au point de vue du nombre des navires, mais encore des dimensions qu'ils ont rapidement prises. Et pour répondre à ces dimensions nouvelles, à la place du canal primitif ayant une largeur au plafond de 22 mètres et une profondeur de 8 mètres, avec des gares larges de 37 mètres tous les 10 kilomètres, il a fallu se résoudre peu à peu à porter la largeur au plafond à 45 mètres, et la profondeur à 11 mètres; les travaux ne sont pas encore absolument terminés à cet égard. Quand ils le seront, ils

auront nécessité un déblai supplémentaire de 83 millions de mètres cubes. Et cela vient majorer de 255 millions la dépense de premier établissement, qui était déjà de 415. Que l'on remarque bien que, dans ce canal, les rives sont de nature très molle. Il est impossible pourtant que les bateaux marchent à plus de 10 kilomètres à l'heure, sauf, bien entendu, dans les lacs Amers. Néanmoins la durée de la traversée est en moyenne de 18 heures. Et en dépit de la nature des rives et du reste, les croisements de navires ne se font point en marche : un des bateaux s'amarre le long de la rive, tandis que l'autre passe à allure un peu réduite. Il ne se trouve sur le passage des bateaux aucune écluse pour leur faire perdre du temps, et les soumettre à des manœuvres délicates.

L'exemple du canal de Corinthe, de ses rives rocheuses qui effrayent les capitaines de navires, et ont amené à la conception d'un revêtement en bois le long des parois, sur toute la longueur du canal, suffit pour montrer les dangers d'une voie de navigation maritime, quand les rives présentent une nature spéciale. Mais il faut envisager aussi ce qu'on peut appeler les difficultés normales de circulation dans une cuvette de canal, si cette cuvette n'offre pas une largeur relativement très grande par rapport à la largeur et surtout à la section immergée des navires qui doivent la fréquenter. Pour ce qui est du canal de Suez, les accidents, les échouages sur les talus ont été particulièrement rares ; mais il est évident, comme le disait M. Tillier, que, même

dans une voie de cette sorte, le retard d'exécution des ordres du pilote ou du capitaine, l'influence d'un vent de côté, ou d'autres influences accidentelles, peuvent amener le bateau, en dépit du gouvernail et des hélices, à s'approcher de la berge, avec laquelle il viendra prendre contact. Quand l'arrière du navire est trop près du talus, le mouvement même des hélices (outre qu'il agit très peu pour redresser le navire) peut avoir ce gros inconvénient, dans des terrains ébouleux comme ceux que nous trouverons à Panama, d'effondrer le talus et d'entraîner le remplissage partiel de la cuvette du canal.

Un bateau, dans une nappe d'eau, même quand cette nappe d'eau est assez large, trouve, dans le fond de la masse d'eau, un élément de résistance extrêmement important, du moment où la distance entre son propre fond, sa carène, et le fond de la cuvette n'est pas très grande. Les expériences les plus curieuses ont été faites depuis un certain nombre d'années, notamment en France, mais surtout en Angleterre et en Italie, au sujet de la résistance à l'avancement que le bateau trouve par des fonds même de plusieurs dizaines de mètres : résistance qui se traduit par un ralentissement considérable de sa marche par rapport à ce qu'elle pourrait être, avec la même puissance de machine, si la profondeur d'eau était réellement très importante. Pour les navires couramment employés, il faut une profondeur d'eau de quelque 70 mètres, si l'on veut que le navire ne sente pas le fond, que son allure normale et maxima puisse être atteinte. Dans ces

conditions, on comprend combien, dans un canal où la profondeur d'eau libre sous la quille d'un bateau ne dépasse généralement pas 50 centimètres, l'allure est obligée d'être réduite, quelle que soit la puissance que l'on donne aux machines. C'est une des raisons pour lesquelles la traversée des canaux maritimes ne se fait que fort lentement.

C'est d'autant plus sensible dans un canal, dans une voie d'eau artificielle, que, sous l'influence même de la marche du navire, au droit de ce bateau, on voit l'eau baisser le long des berges, les talus se découvrir; ainsi que l'a dit M. Tillier, il semble que le canal se vide à l'arrière du bateau, sous l'influence de son passage, et quelque peu aussi du mouvement de son ou de ses propulseurs. Il se forme une volute, que, au bout d'un certain temps, l'on voit déferler, remplir le canal de nouveau, jusqu'à la hauteur normale du plan d'eau. Il a été bel et bien reconnu qu'il se fait entre le navire et la berge, et d'autant plus violemment que la distance entre la paroi du bateau et la paroi du canal est moins grande, un véritable courant latéral inverse du déplacement du bateau. Sous l'influence de ces phénomènes, on constate également que le navire s'enfonce, se rapproche du plafond, et cela d'ailleurs beaucoup plus à l'arrière qu'à l'avant. Il va s'en suivre forcément une diminution de l'allure de ce bateau, qui sent davantage le fond. La formation de la volute, son déferlement, l'abaissement brusque, puis l'élévation de l'eau le long des berges, ne sont pas sans ronger puissamment celles-ci; même au

canal de Suez on l'a observé, et cela a amené la nécessité de dragages répétés; en quatre années, en moyenne, on doit enlever l'équivalent de tout le cube du canal. C'est une dépense d'exploitation très élevée dont il faut tenir compte. A Panama, les berges ne sont plus de sable, mais elles sont néanmoins souvent de nature éboulouse : les effondrements sont à craindre de façon brusque et sous des volumes importants. Cela peut arrêter ou tout au moins ralentir la navigation, et le travail des dragues, des appareils de curage, doit se faire de façon intense sur tel ou tel point, en troublant forcément le passage des navires. D'après les observations pratiques qui ont été faites au canal de Suez, on peut admettre que, pour les très gros navires de formes lourdes, la perte de vitesse subie dans un canal, quelle que soit d'ailleurs la nature des rives, et sans avoir égard aux précautions qui s'imposent de ce chef, est de près de la moitié de l'allure normale.

Les navires circulant dans un canal maritime gouvernent assez mal. L'influence des courants latéraux entre la coque et les berges est essentiellement variable, sous l'action de facteurs divers; or, toute irrégularité dans la cuvette du canal se traduit par une pression plus marquée soit à gauche, soit à droite; et la tâche du pilote en est rendue d'autant plus difficile. Du reste, l'enfoncement exagéré du bateau, venant diminuer la distance qui sépare le gouvernail et la carène du plafond du canal, entraîne la formation d'un autre courant,

courant venant d'amont, qui passe en dessous du bateau et contribue encore à rendre la direction plus malaisée.

Au surplus, dans certains canaux maritimes, l'avancement du bateau est non seulement ralenti, mais encore rendu beaucoup plus difficile par l'existence d'écluses. Ceux qui sont le moins pessimistes en ces matières estiment que l'éclusage d'un bateau, même dans des écluses de chute relativement modeste, demande facilement une demi-heure. Pour n'attribuer qu'une demi-heure de perte de temps à un éclusage, il faut supposer des écluses de type assez courant, et non pas celles que l'on doit inévitablement rencontrer dans les grands canaux maritimes à bief de partage. Il faut également, si l'on ne veut pas que la demi-heure soit considérablement dépassée, que le navire arrivant en vue d'une écluse la trouve libre, prête à le recevoir. Il est vrai que l'on a la ressource coûteuse de créer des écluses en couple. Néanmoins, si la circulation est intense, il se produira des attentes inévitables.

Comme base de toute appréciation à faire d'un canal maritime, il est essentiel de chercher le bénéfice pécuniaire que peut donner l'utilisation de cette voie par la navigation, et d'essayer de faire état du temps que l'on mettra à traverser le canal par rapport à la durée du voyage par la voie naturelle. S'il est relativement facile de traduire ce raccourci en une évaluation pécuniaire, en prenant comme base le coût moyen de la journée d'exploitation d'un des grands navires faisant le voyage soit par le canal,

soit par les anciennes voies naturelles ; il est, par contre, extrêmement malaisé de traduire en argent les chances d'avaries auxquelles on est exposé du fait du passage, de la circulation entre des berges relativement rapprochées, dans les écluses, et du reste. Nous devons dire que les calculs simplement pécuniaires, même laissant de côté les chances d'avaries, sont fort malaisés à établir.

Assurément, il est des canaux maritimes qui se recommandent immédiatement comme ne devant pas se construire. Mais dès maintenant, et d'après le peu que nous avons pu dire, on est en droit de conclure que l'on doit beaucoup réfléchir et s'entourer de renseignements, avant de tenter la création d'un canal maritime.

DEUXIÈME PARTIE

L'ISTHME DE PANAMA

CHAPITRE III

LE PREMIER RÊVE D'UNE COMMUNICATION D'UNE MER A L'AUTRE

L'état d'esprit dans lequel Christophe Colomb partit pour découvrir les Indes devait l'amener, quand il se trouva en présence du continent qu'il venait de rencontrer, à désirer traverser les terres pour s'en aller au-delà encore dans l'ouest. Lorsqu'il entama son quatrième et dernier voyage, c'était dans l'intention expresse de découvrir un détroit, un bras de mer, le mettant à même de traverser ce qu'il avait appelé la Terra Firma, pour atteindre l'Inde. M. Forbes Lindsay, qui a publié plusieurs ouvrages sur Panama, écrit qu'il y avait là comme la première idée d'un canal de Panama. Toutefois, il se serait

agi d'un canal naturel, et non point d'une voie à creuser.

Aussi bien, Elisée Reclus a dit, en exagérant un peu, que si Christophe Colomb était arrivé « quelques années plus tôt », il aurait trouvé le passage naturel qu'il cherchait ; il ajoute en effet que ce passage existait à l'époque tertiaire.

Parmi tous ceux qui vinrent faire les premières et audacieuses explorations des régions de l'Amérique centrale, il existait la croyance générale à une voie d'eau entre les deux Océans, ou plus exactement à un passage permettant de gagner la masse principale des pays de l'Inde. La première carte géographique qui montre l'Amérique, celle de Waldseemüller, qui a été publiée en 1507, trace un détroit, de très peu de largeur d'ailleurs, entre les continents du Nord et du Sud de l'Amérique, là où en fait existait l'isthme, sans solution de continuité du continent américain. En 1513, Balboa découvrit effectivement l'Océan Pacifique. Dès ce moment, le désir vint plus que jamais de faire passer dans cette nouvelle mer les bateaux amenés jusqu'au fond du golfe du Mexique. Du reste, cette découverte de Balboa infirmait complètement l'existence d'une voie naturelle à travers l'isthme. Ce qui n'empêche que, en 1540, le détroit est encore dessiné sur les mappemondes.

En dépit de la découverte de Magellan, pendant des années et des années, les conquistadores se livrèrent à des recherches dans le but de trouver des communications relativement faciles entre l'Atlantique et le Pacifique. Au surplus, et ainsi que



LE CHENAL A MINDI, L'ENTRÉE DE L'ATLANTIQUE DANS LE FOND

le rappelle le professeur William A. Burr, professeur à la Columbia University, dans un historique du canal de Panama qu'il a donné à la *Revue Economique Internationale*, on a tenté de construire des bâtiments de faible tonnage sur la côte Est de l'Atlantique, pour les transporter par morceaux jusqu'à la côte du Pacifique, et les mettre à l'eau. Ce qui prouve que le désir d'une voie directe était dans tous les esprits, c'est qu'on créa, en 1521, une sorte de route postale entre l'agglomération de Panama et celle dite de Nombre de Dios, sur la côte du Pacifique; quelque quatre-vingts ans plus tard, le terminus de cette voie fut changé et reporté à Porto-Bello; mais le reste de la voie de communication restait tel quel. Il est à noter pourtant que, vers 1550, entre Nombre de Dios et Las Cruces, on avait réussi à aménager la rivière Chagres en un cours d'eau utilisable pour des bateaux de faible tirant. L'exploitation des métaux précieux du Pérou vint donner une activité toute nouvelle aux transports qui se faisaient par cette voie de communication.

Pour perfectionner les moyens de transport entre les deux mers, d'autres efforts furent poursuivis. Et grâce aux renseignements qui lui avaient été donnés par le pauvre Montezuma, Cortez découvrit la route de Tehuantepec, de la rivière Coatzacoalcos à Salina Cruz. On mit de même à profit une route dite du Nicaragua, qui prit une très grande importance.

Bientôt apparurent des projets plus ou moins

vagues d'une voie d'eau artificielle. Un compagnon de Cortez, Saavedra, a eu l'idée de creuser un canal à travers l'isthme. La confiance un peu naïve qui caractérisait ces explorateurs leur faisait dresser des plans détaillés, en 1529, pour permettre aux bateaux de mer venant d'Europe de gagner le Pacifique. Entre 1520 et 1523, Charles-Quint essaya de faire exécuter un lever de l'isthme de Panama, de s'assurer de la meilleure route à suivre pour un canal destiné à le traverser. C'est à cette occasion qu'on découvrit le lac Nicaragua, destiné à faciliter indirectement la traversée de l'isthme par une route mi-fluviale. Une seconde fois, le souverain d'Espagne, et cette fois de façon plus précise, fit explorer par des gens d'expérience le territoire compris entre la partie supérieure du cours du Rio Chagres et le Pacifique. Les ordres du Souverain furent obéis ; le gouverneur Andagoya essaya de savoir si les difficultés que l'on rencontrerait dans l'établissement d'une telle communication artificielle n'étaient pas absolument insurmontables. Andagoya affirma que la construction d'un canal à travers l'isthme serait une entreprise qui épuiserait le plus riche trésor du monde.

Sous le règne de Philippe II, les tendances devaient être tout autres : le roi d'Espagne craignait surtout la concurrence des pays étrangers vers les contrées qui appartenaient à sa couronne. Il rejeta de nouveaux plans qu'on lui soumettait pour une voie de communication par eau, invoquant au surplus la volonté de Dieu pour masquer ses

intentions et sa pensée égoïste. « La volonté de Dieu, disait-il, s'est clairement manifestée par la création d'un isthme continu ». Il fallait en conclure qu'il serait impie de vouloir modifier l'état naturel des choses. Des explorations faites, notamment sur le cours de la rivière Atrato, avaient permis de constater que ce cours supérieur se terminait à une distance relativement faible du littoral du Pacifique; on avait dès lors songé à la possibilité d'une petite voie d'eau artificielle, reliant ce cours supérieur à la mer du Sud. A la nouvelle de cette découverte, le roi Philippe II donna ordre immédiatement d'abandonner la navigation par la rivière Atrato, et il menaça de la peine de mort quiconque désobéirait à ses ordres. M. Lindsay a pu dire avec raison que, deux siècles encore après la mort de Philippe II, la Couronne d'Espagne suivait la même politique au sujet d'une communication par eau possible entre les deux grands océans. Toutes les cartes, tous les documents qui atteignaient la mère-patrie étaient cachés soigneusement. Pourtant, vers 1770, après avoir pour ainsi dire retrouvé la route de terre de Tehuantepec, le vice-roi du Mexique eut l'idée de faire examiner ce parcours en vue d'un canal dans cette direction. De son côté, le roi Charles III d'Espagne envoya un ingénieur, entre 1779 et 1787, pour étudier la question de la jonction du lac de Nicaragua au Pacifique, l'établissement en somme d'un canal maritime qui aurait été le canal du Nicaragua, un peu comme, ultérieurement, on a songé à l'établir. A la vérité, les rapports

présentés sur la route de Tehuantepec ou celle du Nicaragua, ne furent pas favorables. Néanmoins, sous le patronage du souverain même, une société fut constituée pour la seconde de ces routes, sans que d'ailleurs aucun travail fût commencé.

Les Anglais, qui devaient à tant de reprises essayer de faire leur l'idée de la création d'un canal transisthmique, soit par Panama, soit par Darien, soit par le Nicaragua, montrèrent au cours du xviii^e et même à la fin du xvii^e siècle, des velléités de construire un canal maritime entre l'Atlantique et le Pacifique ; il faut se rappeler notamment la tentative poursuivie par William Paterson. Un peu plus tard, et sous l'influence de l'enquête qui avait été faite relativement à la route du Nicaragua pour le compte du gouvernement espagnol, les rapports de deux agents anglais qui avaient accompagné l'expédition envoyée par la Couronne d'Espagne, suscitèrent en Grande-Bretagne une expédition vers le Nicaragua et contre les possessions espagnoles ; non pas seulement au point de vue militaire et commercial, mais dans le but de posséder le seul point par lequel, pensait-on, une voie d'eau pouvait passer entre les deux océans. Le rapport de Nelson, qui commandait l'expédition, fut absolument précis : il s'agissait d'assurer la seule communication par eau possible entre les deux mers, en même temps que de couper en deux les possessions de l'Espagne.

Jusqu'à la fin du xviii^e siècle, aucune idée plus pratique ne fut émise au sujet d'un canal maritime. Ce qui montre bien que tout avait été examiné de

façon bien légère, c'est qu'en 1788, un ingénieur espagnol, Milla, avait affirmé que la route du Darien ne présentait aucune difficulté, qu'on n'y rencontrerait aucune élévation de terrain susceptible de gêner le creusement d'un canal maritime.

CHAPITRE IV

LES PREMIERS PROJETS PRATIQUES

Il fallait attendre la fin du xviii^e siècle, la visite, dans ce qui devait être la Colombie, de l'illustre savant qu'a été le baron de Humboldt, pour que la question d'un canal maritime fût envisagée sérieusement. Humboldt était demeuré plusieurs mois dans la région, et une partie de son livre *Essai politique sur la Nouvelle-Espagne* était consacrée à conseiller vivement l'exécution d'un canal, pour lequel il faisait d'ailleurs porter ses projets sur une très vaste région. Il ne pouvait naturellement envisager que les bateaux assez petits que l'on utilisait en ce temps ; et il semblait se montrer tout à fait favorable au tracé qui aurait utilisé le Rio Chagres, tracé passant ensuite par Panama. D'une manière générale, il estimait opportun, pour diminuer les dépenses d'exécution, d'utiliser les voies d'eau exis-

tantes. La publication de son livre excita le plus grand intérêt dans la Péninsule ; on s'occupa de la construction du canal aux Cortès, d'autant que Humboldt vint faire une visite en Espagne. Tant et si bien qu'en 1814, les Cortès votèrent une loi ayant pour but l'exécution d'une voie d'eau susceptible de recevoir les plus grands bateaux employés à cette époque, la loi prévoyant la formation d'une compagnie pour l'exécution de ce travail.

L'émancipation graduelle, mais rapide, des colonies espagnoles de l'Amérique Centrale et de l'Amérique du Sud, devait faire abandonner complètement ce projet ; aussi bien, l'Espagne n'avait commencé aucun travail comme conséquence de la loi votée en 1814. Les Républiques du Centre ou du Sud de l'Amérique devaient être tout naturellement amenées à songer à cette voie de communication nouvelle, et en espérer de grands résultats pour elles. Ce qui montre bien l'ambition qui naquit dans l'esprit de ceux qui longtemps avaient vécu sous la domination espagnole, c'est qu'en 1825 l'illustre Bolivar fit procéder à un nivellement de l'isthme, en vue du percement d'un canal. Dès 1824, un Américain de New-York, comme le rappelle si bien M. Lindsay, fit une proposition à la République Centrale Américaine de la part d'un syndicat des États-Unis. Dès ce moment, la République Centrale Américaine avait demandé aux représentants de la République des États-Unis de signer un traité au sujet d'un canal maritime passant par le Nicaragua. Cette première tentative n'eut aucun résultat pratique ; et un peu

plus tard, la République des Provinces Fédérales Unies de l'Amérique Centrale (pour employer son vrai titre) essaya de se mettre en rapport avec une compagnie hollandaise, toujours en vue de faire construire un canal au travers du Nicaragua ; on se heurta à un nouvel échec, qui fut sans doute dû aux mêmes causes que celui de la compagnie dite Central American and United States Atlantic and Pacific Canal Company, qu'avait essayé de fonder l'Américain Palmer, celui dont nous parlions tout à l'heure. Dans ces diverses tentatives, il était entendu que le canal demeurerait strictement neutre ; que, sous aucun prétexte, des privilèges ne seraient accordés à une nation aux dépens des autres.

Une des raisons pour lesquelles la Hollande n'avait pas voulu s'engager dans une tentative de construction d'un canal transocéanique, c'est que les États-Unis, dès cette époque, avaient laissé entendre qu'ils n'admettaient pas qu'une nation européenne se livrât à une pareille entreprise sans violer le fameux principe de Monroë. Entre temps, d'ailleurs, Bolivar avait accordé à un Français une concession, qui n'eut aucune suite, pour l'établissement d'un canal de Panama. De son côté, le gouvernement mexicain, en 1824, avait chargé une commission d'examiner la possibilité d'établissement d'un canal par Tehuantepec. Les conclusions de la commission avaient été nettement défavorables à l'établissement de ce canal, mais avaient recommandé la construction d'une route de terre, qui devait quelque jour se transformer en voie ferrée.

En 1835, les républiques américaines, du moins les républiques de l'Amérique Centrale et de la Nouvelle-Grenade, se tournèrent encore une fois vers les États-Unis, en demandant un traité pour favoriser la construction d'un canal maritime absolument neutre, comme il avait été prévu antérieurement. C'est pour répondre à leur désir que le Président de la République, Jackson, envoya un ingénieur étudier le tracé soit par Panama, soit par le Nicaragua ; ingénieur qui était chargé d'estimer approximativement la dépense à prévoir. Il semble que le résultat de sa mission fut absolument défavorable, puisqu'aucune suite ne fut donnée par les États-Unis. Cependant, un peu plus tard, le président Van Buren envoya un nouvel ingénieur dans la région de l'isthme, pour examiner à nouveau la question, en conséquence d'une résolution prise par le Sénat Américain. Cet ingénieur, qui s'appelait Stephens, conclut à l'impossibilité du tracé par le Nicaragua, et estima la dépense à la somme vraiment modeste de 25 millions de dollars.

En 1838, une Société Française obtint de la République de la Nouvelle-Grenade une concession générale, en vue de la construction d'une voie de communication, soit route, soit voie ferrée, soit canal, de Panama à la côte de l'Atlantique ; immédiatement les représentants de la compagnie se mirent à faire des études sur place. Le rapport qui fut dressé en conséquence, et qui fut présenté ultérieurement au Gouvernement français et à son représentant légitime, le Ministre des Affaires étrangères, M. Gui-

zot, estimait qu'il était possible de tracer une voie de communication dont l'altitude maxima n'atteindrait pas 12 mètres au-dessus du niveau de la mer. Cette constatation, qui était d'ailleurs en dehors de la réalité des faits, était fort attrayante, aussi bien pour l'établissement d'une voie de terre que d'une voie d'eau. Les exagérations flagrantes de ce projet furent mises en lumière par l'ingénieur Garella, que le Gouvernement français envoya sur place avant de donner suite à la demande à lui adressée par la compagnie. La fameuse passe qui ne se trouvait soi-disant pas à 12 mètres au-dessus de la mer, fut reconnue par Garella comme étant à un niveau sept à huit fois supérieur; si bien qu'il en arrivait plutôt à conseiller un tunnel que le creusement d'une tranchée à cette altitude. Du reste, Garella fit un rapport favorable à l'exécution d'un canal pouvant recevoir des bateaux de 10 mètres de tirant d'eau environ, canal doté de 36 écluses, dont il estimait, fort modestement aussi, le prix à 25 millions de dollars.

Sa politique générale devait amener la Confédération américaine à s'occuper davantage et du territoire où pouvaient s'établir ces canaux maritimes, et de ces canaux mêmes. Jusqu'alors, comme l'a si bien fait remarquer le professeur Burr, la Confédération américaine ne possédait guère de territoires baignés par l'Océan Pacifique, et n'éprouvait pas le besoin de faciliter les communications entre le littoral de l'Est et les rives Ouest du continent Nord-Américain. De 1846 à 1848, les États-Unis firent la guerre au Mexique, véritable guerre de conquête

qui leur valut le Texas et la Californie, et leur donna un large accès au Pacifique. D'ailleurs, à cette époque, les voies ferrées n'étaient pas susceptibles de rendre les services à bon marché qu'on peut en attendre à l'heure présente. De plus, la découverte de l'or en Californie, en 1849, nécessita plus que jamais des voies de transport faciles; la route la plus généralement suivie pour ceux qui voulaient se rendre dans cette région de la Californie, ou dans le nouveau territoire de l'Orégon, passait soit par le Nicaragua, soit par l'isthme de Panama. Si bien qu'en 1848, un traité fut signé entre la République de la Nouvelle-Grenade et la Confédération américaine, pour donner à celle-ci le droit de faire passer dans le territoire de l'autre ses troupes et ses transports; ce traité avait même l'ambition de rendre possible la construction d'un canal maritime à travers l'isthme de Panama. C'est pour répondre à ces besoins nouveaux que les États-Unis entrèrent en négociation avec le Nicaragua en 1849, tout particulièrement en vue de la construction d'un canal par la route dite de Nicaragua. C'est également sous l'influence du besoin de communications qui se faisait sentir, qu'un Syndicat américain obtint de la Nouvelle-Grenade la concession d'un chemin de fer destiné à relier les deux océans dans la région de Panama, ligne ferrée qui ne fut terminée qu'en 1855. Enfin, des lignes de navigation à vapeur avaient été établies entre New-York et la rivière Chagres à San Juan Del Norte; deux autres lignes étaient destinées au transport des voyageurs et des marchan-

disés de l'autre côté de l'étréit continent, et les transportaient sur San Francisco. Quant à la traversée même du continent, elle se faisait en partie par voie fluviale, en partie par voie terrestre. Une compagnie dite du Canal de l'Atlantique au Pacifique s'était formée entre temps ; elle était composée principalement du fameux Cornélius Vanderbilt, de J. White et de N.-H. Wolve. Elle avait le projet de construire un canal maritime ; ultérieurement, elle y renonça, mais elle établit une voie de communication utilisant la rivière San Juan, le lac Nicaragua et aboutissant à San Juan Del Sur. Cette compagnie du Canal de l'Atlantique au Pacifique n'avait pas complètement abandonné son projet de canal : c'est à elle que l'on doit les premières études réellement sérieuses de la région en vue de la construction d'une voie maritime, études faites par un ingénieur de valeur, le colonel Childs, qui a fourni les seuls renseignements sérieux que l'on ait possédés jusqu'à la constitution d'une compagnie française dans la région de l'isthme de Panama. Childs ne fut pas sans s'apercevoir des difficultés énormes qui s'opposaient à la traversée de l'isthme ; il estimait que la seule route réellement praticable devait suivre la vallée de la rivière San Juan, passer par le Nicaragua, le lac Nanagua et ensuite gagner le Pacifique. La longueur totale du tracé qu'il recommandait était de près de 295 kilomètres, mais il estimait pouvoir utiliser, sur une très grande partie de ce tracé, les nappes d'eau existantes. Il voulait que la surface du lac Nicaragua fût maintenue à une hauteur de

30 mètres au-dessus du niveau de la mer ; le canal prévu par lui aurait eu une largeur de 15 mètres seulement et une profondeur de plus de 5 mètres ; sa largeur surtout était ridiculement faible. Il évaluait le coût de l'entreprise à un peu plus de 31 millions de dollars, près de 160 millions de francs. Son projet ne devait avoir aucune consécration.

Entre temps, il s'était passé un fait, ou plutôt signé un traité qui allait indirectement amener une main-mise définitive des Américains du Nord sur le canal maritime encore à venir. On se rappelle peut-être que, en 1850, une guerre avait failli éclater entre la Grande-Bretagne et les États-Unis au sujet de la possession par la Grande-Bretagne de l'embouchure de la rivière San Juan, point terminus naturel de tout canal maritime passant par le Nicaragua. Le traité Clayton Bulwer était intervenu en 1850 entre les deux pays : sa clause principale tendait à provoquer la construction d'un canal maritime à travers l'isthme de Panama, sous le patronage simultané de la Confédération Américaine et de la Grande-Bretagne. Il spécifiait que les citoyens ou sujets des deux pays devaient profiter également du canal. Il admettait que d'autres États pourraient accorder un patronage analogue dans les mêmes conditions, et que, de plus, les dispositions du traité s'appliqueraient de droit à un canal ou même à toute route qui passerait par Tehuantepec.

Les difficultés que l'on avait reconnues dans les tracés préconisés depuis si longtemps, devaient amener de nouvelles explorations un peu dans d'autres

directions. On allait notamment examiner le tracé par le Darien : trois passages s'offraient ici, soit celui d'Atrato, soit celui de la baie Calédonia, soit le tracé de San Blas. Les nouveaux documents recueillis de la sorte n'étaient point favorables aux variantes que l'on avait en vue ; le fait est qu'en 1870, sur une demande spéciale du Sénat des États-Unis, un rapport fut fait par l'amiral Davis, qui ne contenait pas moins de dix-neuf projets de canal, en même temps que sept projets de route de terre. Ce rapport se montrait nettement défavorable aux routes par le Nicaragua, et au contraire absolument favorable au passage par la région de Panama, que d'ailleurs le rapporteur désignait alors sous le nom d'isthme de Darien. Sous la présidence du général Grant, à partir de 1869, les États-Unis commencèrent de s'intéresser au projet d'un canal maritime à travers l'isthme. Sur la demande expresse du Congrès, de nouvelles expéditions furent organisées dans le but d'explorer la région où l'on espérait pouvoir établir le canal ; une commission dite du Canal Interocéanique fut créée pour examiner les données que rapporteraient les missions, se procurer toutes les informations possibles, et étudier les matières les plus diverses au sujet de la voie que l'on avait en vue. Nous ne pouvons pas mentionner tous ceux qui furent chargés de missions dans la région de l'isthme ; il est pourtant à noter que l'un d'entre eux, le major Max Farland, qui étudiait depuis longtemps la route du Nicaragua, arriva à évaluer à 140 millions de dollars la construction d'un canal de 7 m. 80

de profondeur. En 1875, le secrétaire de la marine des États-Unis chargea deux ingénieurs, le capitaine Lull et M. A. G. Menocal, de faire de nouvelles études relatives à un canal à creuser le long pour ainsi dire de la ligne ferrée de Panama. En 1876, après avoir étudié tous les documents rapportés par les missions diverses, la commission du Canal interocéanique dont nous avons signalé la création tout à l'heure, conclut formellement en faveur de la route du Nicaragua, commençant du côté de l'Atlantique à Greytown, ou du moins dans les environs de Greytown, remontant sous la forme d'un canal jusqu'à la rivière San Juan, et de là jusqu'au lac Nicaragua, en utilisant le cours de la rivière. Le tracé traversait ensuite le lac, puis, par la vallée du Rio Del Medio et par le Rio Grande, atteignait Brito, sur la côte du Pacifique.

En somme rien de sérieux n'avait été fait ; la Confédération a paru attendre que le fruit fût mûr du côté français, pour pouvoir le cueillir avec avantage. Le début de l'intervention française s'est manifesté peu de temps après le rapport au Congrès américain fait en 1876 : un spéculateur, nommé Gorgoza, après avoir obtenu du Congrès colombien la concession d'un canal passant par San Blas, réussit à faire former la société dite Société internationale du Canal interocéanique. C'était le commencement de l'entreprise française.

CHAPITRE V

LA VOIE FERRÉE DE PANAMA

Il est vraiment curieux de songer que dans cette région de l'isthme de Panama et de l'Amérique centrale où véritablement la civilisation européenne est en retard à bien des points de vue, il s'est construit dès longtemps une voie ferrée qu'on appelle transcontinentale en dépit de son faible développement, et qui devait avoir une influence énorme dans un pays où, depuis tant de siècles, on cherchait à faciliter les communications d'une mer à l'autre.

Notre lecteur sait maintenant sous quelles influences la concession de la voie ferrée de Panama avait été demandée : principalement la découverte de l'or en Californie et le mouvement d'émigrants qui se faisait de façon continue vers cette nouvelle région aurifère. Ce mouvement de voyageurs trouvait grand avantage à effectuer l'immense détour de l'isthme de Panama, au lieu de traverser les États-



L'ENTRÉE DU CANAL DU CÔTÉ DU PACIFIQUE

Unis, tout simplement parce qu'à cette époque les voies de communication par terre, d'une rive à l'autre de la Confédération, étaient à peu près inexistantes. La situation s'est étrangement modifiée à l'heure présente ; mais quant à passer par l'isthme en empruntant une voie mi-maritime, mi-terrestre, il vaut mieux faire appel à une voie ferrée qu'à une voie d'eau pour traverser la bande de terre ; on y gagne étrangement en rapidité, et l'on peut même presque dire que cela coûte moins cher.

Il fallut, en 1848, à MM. Stephens, Aspinwall et Chauncey une bien grande audace pour se lancer dans cette entreprise. C'est en mai 1850 que le travail de construction fut commencé, sous la direction de l'ingénieur en chef Totten, qui avait antérieurement pris contact avec l'isthme. Sans doute, il n'y avait pas des travaux d'art énormes, des mouvements de terre formidables comme pour le canal ; mais il fallait faire le lever du tracé au milieu d'une végétation surabondante ; il fallait compter avec le terrible moustique et avec la fièvre. On était d'ailleurs obligé de pousser activement les travaux, les chercheurs d'or traversant déjà l'isthme, et réclamant à grands cris une voie de transport perfectionnée. La question de personnel était presque aussi difficile à résoudre qu'elle le fut plus tard pour le canal de Panama ; les Chinois mêmes auxquels on avait recours ne résistaient guère au travail qu'il s'agissait d'exécuter ; à la fin d'octobre 1854, on n'était arrivé à poser qu'un peu plus de 10 kilomètres de voies jusqu'à Gatun.

C'est seulement le 25 janvier 1855 que le chemin de fer fut terminé et put être livré à l'exploitation sur toute sa longueur. Son prix d'établissement était d'environ 140.000 dollars par mille, ce qui correspond à 725.000 francs du kilomètre. Dans l'ensemble, la ligne représentait un capital d'établissement de plus de 36 millions de francs. Cette somme relativement énorme avait plus qu'épuisé les ressources que possédait la compagnie ; et elle était sans matériel roulant, sans fonds pour se procurer des machines et des wagons. Elle fit comme elle put ; et, pour essayer de se rémunérer des dépenses engagées, pour se procurer des ressources liquides, elle en arriva à réclamer comme prix de passage à travers l'isthme des tarifs extrêmement élevés. Il est curieux de rappeler que ces premiers tarifs étaient de 25 dollars or en première classe et de 10 dollars or même pour les émigrants (troisième et dernière classe). La longueur totale de ce chemin de fer ne dépassait pas 75 kilomètres. Pour le transport du charbon, on appliquait un tarif de 5 dollars à la tonne, plus de 25 francs par conséquent ; les bagages personnels payaient 5 cents à la livre anglaise de 453 grammes, les marchandises ordinaires de première classe un demi-dollar, autrement dit 50 cents, par 10 pieds cubes.

Ces tarifs, si élevés qu'ils fussent, purent demeurer en vigueur pendant une vingtaine d'années au moins, tout simplement parce que les voyageurs et les marchandises abondaient.

Le chemin de fer de Panama fit d'excellentes

affaires ; très vite un dividende de 24 pour 100 put être distribué aux actions. Et pourtant l'administration financière fut assurée avec beaucoup de prudence ; on vit ces actions monter de 100 pour 100. Toutefois, le rendement et le trafic ne restèrent pas toujours si extraordinaires qu'ils l'avaient été pendant une dizaine d'années : l'on commençait en effet de lancer à travers la Confédération américaine une grande voie ferrée transcontinentale, permettant des relations autrement rapides d'un littoral à l'autre. On n'allait plus, comme de 1851 à 1861, encaisser des recettes de 11 millions de dollars en 10 années d'exploitation seulement. La Compagnie dut faire tête à un autre obstacle. La concession à elle accordée était de 49 ans, à compter de 1848 ; mais, au bout de 20 ans après l'ouverture à l'exploitation, le Gouvernement de la Nouvelle-Grenade pouvait opérer le rachat moyennant 5 millions de dollars, alors que, finalement, le capital de la Compagnie avait atteint 7 millions. Bien plus, le rachat pouvait se faire moyennant 4 ou 2 millions, soit au bout de 30 années, soit au bout de 40.

Pour prévenir le danger, en 1867, un nouvel arrangement fut signé avec le Gouvernement de la Colombie, qui avait succédé au Gouvernement de la Nouvelle-Grenade ; la prolongation de concession fut accordée pour 99 ans, mais moyennant des obligations complémentaires : d'abord le paiement une fois fait de 1 million de dollars or, puis une rétribution annuelle de 250.000 dollars pour toute la durée de la concession. La Compagnie s'engageait de plus à

effectuer des prolongements de la ligne ferrée jusqu'aux petites îles de la baie de Panama où l'on pourrait trouver des emplacements en eau profonde pour les grands bateaux. Ces charges nouvelles auraient pu être compensées par une entente avec la fameuse compagnie de navigation Pacific Steam Navigation Company, toute disposée à un accord, moyennant un tarif commun pour faire traverser l'isthme par la voie ferrée aux passagers qu'elle désirait transporter jusqu'à la côte Ouest de l'Amérique du Sud. Il est probable que, si cette entente avait réussi, on aurait beaucoup moins senti la nécessité d'un canal maritime. Le défaut d'entente amena la compagnie de navigation à faire une concurrence directe à la voie ferrée, dont les bénéfices diminuèrent dans une proportion absolument invraisemblable. Les recettes brutes de la compagnie du chemin de fer, qui avaient dépassé 4.330.000 dollars en 1858 par exemple, étaient tombées à 1.250.000 dollars en 1871. Ce qui n'empêche que, de 1851 à 1898, pour des dépenses totales de 57 millions de dollars environ, les recettes avaient approché de 95 millions, le dividende payé représentant bien près de 35 millions.

La Compagnie du chemin de fer possédait une situation tout à fait privilégiée au moment où se fonda la première entreprise française. En vertu même de la concession qui lui avait été accordée par le Gouvernement Colombien, celui-ci s'était interdit, jusqu'à l'expiration de la concession, le droit de construire par lui-même ou de concéder dans l'isthme

de Panama un canal maritime, sauf consentement de la Compagnie du chemin de fer, et, par suite, indemnité.

Comme l'a justement rappelé notre éminent collègue M. A. Dumas, dans une série d'études qu'il a fait paraître sur le canal de Panama, dans le *Génie civil*, le principe de cette indemnité était prévu dans la concession même du canal accordée en 1878 à M. Napoléon Wyse, c'est-à-dire à l'entreprise française. En présence de ce réel danger, la Société procéda fort logiquement. Elle se dit que la voie ferrée serait à même de lui rendre des services précieux. D'autre part, elle n'avait point perdu de vue que le chemin de fer de Panama était demeuré une bonne affaire. Au surplus, en rachetant la Compagnie, la Société acquérait de plein droit la faculté qu'avait cette dernière : à toute époque avant l'expiration de la concession, se faire verser une indemnité par l'entreprise heureuse qui arriverait à mener à bien l'exécution d'un canal maritime. A la vérité, le rachat des titres en Bourse fut fait dans des conditions un peu onéreuses, les titres étant au taux très élevé de 250dollars. La Compagnie du Canal, l'entreprise française, se procura 68.534 actions sur les 70.000 existantes, et cela représenta pour elle un débours de 18.094.000 dollars. Ce ne fut pas tout ce qu'elle eut à payer, du reste : car, avant transfert, elle eut à verser un dividende de 52 pour 100 ; d'autre part, on concédait une sorte de commission de 1.700.000 dollars aux vendeurs des actions.

Quand la Compagnie nouvelle a vendu tous ses

droits au Gouvernement américain, c'est moyennant une somme de 10.800.000 dollars que ce Gouvernement a repris la ligne ferrée. Nous devons reconnaître que les États-Unis ont mis la ligne à la hauteur des besoins nouveaux; ils ont dépensé assez largement pour compléter le chemin de fer, car il reçoit les wagons pleins de déblais et les retourne vides sur l'énorme réseau de près de 700 kilomètres de petites voies légères qui desservent les chantiers du canal. Les trains de matériaux du canal de Panama sont arrivés à représenter un poids de 50 millions de tonnes, mouvement qui doit se faire dans une journée de 9 heures seulement. Le chemin de fer a également servi à transporter les ouvriers, le personnel employé pour le creusement du canal. Dans ce but, 4 trains de voyageurs étaient mis en circulation quotidiennement dans chaque sens, pour prendre ou laisser du monde aux 24 stations de la ligne. Le mouvement des voyageurs dans le courant d'une année était d'à peu près 1.390.000 personnes.

L'établissement de l'immense lac artificiel de Gatun venant noyer complètement l'ancien tracé de la ligne, il a été absolument nécessaire d'établir pour le chemin de fer de Panama un tracé nouveau. C'est seulement entre Colon et Mindi, sur 6 kilomètres et demi environ, puis entre Corozal et Panama, sur quelque 4 kilomètres et demi, que l'on a pu conserver l'ancien tracé; partout ailleurs, il a fallu en établir un nouveau, qui est du reste uniformément à deux voies. Depuis Mindi jusqu'à Gatun, la voie ferrée court en général parallèlement au canal, puis

remonte, sur une rampe à peu près régulière, jusqu'à une altitude de près de 29 mètres au-dessus du niveau de la mer. Un peu plus loin, on voit le tracé abandonner le voisinage du canal, tourner à l'Est, longer pour ainsi dire la rive droite du lac artificiel, puis traverser une partie de ce lac, mais dans une portion qui ne présente qu'assez peu de profondeur, la ligne étant établie sur un important remblai. Elle arrive ainsi à Monte Lirio, d'où elle continue en suivant à nouveau la rive Est du lac artificiel de Gatun jusqu'au commencement de la fameuse tranchée de la Culebra, à Bas Obispo. Elle est, en ce point, dans la partie vraiment montagneuse de son tracé. Près de l'extrémité Nord de la tranchée de la Culebra, on rencontre d'autres énormes remblais; d'ailleurs, dans toute cette région, on a trouvé d'immenses terrains vagues pour décharger les montagnes de déblais qu'apportaient les wagons de terrassement. Primitivement, on avait songé à établir la voie ferrée dans la tranchée même, ou tout au moins sur une sorte de berme, de terrasse maintenue à 3 mètres au-dessus de l'eau, sur la rive Est du canal; mais les innombrables éboulements qui se sont produits, et dont nous aurons à reparler, ont rendu ce projet absolument impraticable. La ligne quitte le canal à Obispo, comme nous l'avons dit, et se lance à travers un plateau rocheux, jusqu'à s'éloigner de plus de 3 kilomètres du tracé du canal. Elle revient ensuite, en descendant la vallée de Pedro Miguel jusqu'à Paraiso, assez près du canal; cette section de la ligne présente une rampe de un et quart

pour 100 sur une longueur de près de 15 kilomètres. Plus loin, le chemin de fer court à peu près parallèlement au canal, avec une pente beaucoup plus faible. La ligne nouvelle ainsi établie a nécessité certains ouvrages d'art assez intéressants : aussi bien sur une partie du lac de Gatun qu'au-dessus du Rio Chagres, à Gamboa, on a creusé seulement un petit tunnel de 200 mètres de long pour les besoins de la voie ferrée. Ce qui n'empêche que le coût total de la ligne nouvelle a été de 8.870.000 dollars : dépense qui doit réellement entrer dans le total des frais d'établissement du canal.

Le Gouvernement américain tient un compte très exact de l'exploitation du chemin de fer de Panama, et il le publie régulièrement dans le journal spécial du canal appelé *The Canal Record*. Les recettes nettes de ce chemin de fer de Panama et de la ligne de vapeurs qui le complète, pour une année moyenne, sont de 1.760.000 dollars, déduction faite des dépenses d'exploitation, de ce que l'on appelle les charges fixes, c'est-à-dire les charges du capital, de la dépréciation, de l'amortissement du matériel roulant, etc.

Il est à remarquer que le service de bateaux à vapeur sur New-York entraîne annuellement un déficit de 300.000 dollars. Les recettes annuelles du chemin de fer, qui atteignent à peu près 4.680.000 dollars, sont fournies dans la proportion de 40 pour 100 par le fret commercial de transit, de plus de 9 par le fret commercial local, de 12 et demi par les voyageurs locaux, de plus de 10 par le

fret local de la Compagnie interocéanique, etc... Le fret total transporté par chemin de fer a dépassé un peu 1.866.000 tonnes américaines (de 907 kilos). Le matériel de cette ligne ferrée comprend quelque 1.450 wagons à marchandises, et une soixantaine seulement de wagons à voyageurs.

Il est évident que quand le canal sera livré à l'exploitation, les Etats-Unis auront deux politiques possibles : ou laisser le trafic se faire naturellement sur cette voie ferrée ; ou, au contraire, supprimer autant qu'ils le pourront la concurrence qu'elle est susceptible de faire au passage par le canal.

TROISIÈME PARTIE

L'ENTREPRISE FRANÇAISE

CHAPITRE VI

L'IDÉE DE FERDINAND DE LESSEPS. — LA PREMIÈRE COMPAGNIE

Nous avons expliqué comment l'origine de la grande entreprise française fut la concession qu'avait obtenue le spéculateur nommé Gorgoza. Il faut se rappeler d'ailleurs, pour s'expliquer l'enthousiasme qui accueillit cette idée d'un canal interocéanique, qu'on était en 1875, au lendemain pour ainsi dire de la mise en exploitation du canal de Suez, au moment où il commençait de donner de très beaux résultats.

En réalité, ce n'était point la concession accordée au sieur Gorgoza qui devait être poursuivie : mais sous l'influence de ce qui avait déjà été fait et obtenu par ce dernier, une Société dite Internationale du

Canal interocéanique fut fondée; elle comptait comme principaux actionnaires M. Lucien-Napoléon-Bonaparte Wyse et son beau-frère, le général Turr. Très rapidement, la Société envoya une expédition faire des études sur le terrain. Expédition et études avaient été confiées à M. Wyse et à M. Armand Reclus, qui purent constater bientôt que le tracé ayant fait l'objet de la concession accordée à Gorgoza n'était pas exécutable; mais ils examinèrent la région même de Panama et un tracé par ce point. Au mois de mai 1878, M. Wyse obtenait du Gouvernement Colombien la concession d'un canal à ouvrir dans l'isthme même de Panama, et par Panama; bien entendu, sous réserve de ce que nous avons dit plus haut à propos de la Compagnie du chemin de fer, le concessionnaire ayant à s'entendre avec cette dernière au sujet de l'indemnité qu'il devrait lui verser. Ce qui montre combien on se préoccupait, dans les milieux européens, de l'exécution de ce canal, c'est que, en 1871, par exemple, au premier Congrès des Sciences Géographiques tenu à Anvers, on avait examiné la question; en 1876, la Société de Géographie commerciale de Paris constitua un comité de savants spécialistes, comprenant notamment M. Ferdinand de Lesseps, pour examiner ce même problème et lui chercher une solution.

Grâce à l'habileté de M. Wyse, la concession lui avait été accordée rapidement: il s'engageait à ce que les travaux fussent commencés avant deux ans et à ce que le canal fût exécuté dans les douze années suivantes. Il avait eu d'ailleurs soin d'aller au Nica-

ragua, dont le Gouvernement était saisi d'une proposition concurrente par une autre société, et de se rendre immédiatement à New-York pour s'entendre conditionnellement avec la Compagnie du chemin de fer. M. Reclus, pendant ce temps, avait pu amasser un très grand nombre de documents sur les contrées où l'on allait proposer de creuser le canal. Rappelons que cette concession primitive date du 28 mai 1878. Tout naturellement, on ne pouvait songer qu'à M. de Lesseps pour le mettre à la tête d'une semblable entreprise. Il avait 73 ans; mais il n'hésita pourtant pas à assumer une pareille tâche. La concession primitive lui ayant été cédée pour une somme de 10 millions, il s'associa avec son fils Charles, toujours vivant, et duquel nous avons eu occasion d'entendre un récit émouvant des difficultés de toutes sortes à travers lesquelles son père allait avoir à se mouvoir.

La concession même accordée par le Gouvernement Colombien avait spécifié que le tracé définitif choisi pour le canal, devrait être arrêté par une sorte de congrès d'ingénieurs et de spécialistes, chargés de déterminer la meilleure solution à adopter. Sous l'influence de cette clause, au mois de mai 1879, M. de Lesseps convoqua à Paris un congrès scientifique international, pour l'étude du canal interocéanique; congrès qui renfermait 136 membres, dont 74 Français. M. Forbes Lindsay, qui montre dans son livre une hostilité très nette pour l'entreprise française, et une certaine injustice pour M. de Lesseps, affirme que ce congrès était composé

spécialement d'amis de M. de Lesseps. Ceux qui ont pu suivre le congrès n'ont pas eu cette impression ; nous nous rappelons particulièrement, avec une émotion respectueuse, le rapport absolument impartial que, à cette occasion, notre éminent et regretté Maître Émile Levasseur avait rédigé, notamment sur le trafic possible à prévoir pour le canal. La vérité est que M. de Lesseps était entouré d'une sorte d'aurole, d'un prestige et d'une autorité qui donnaient confiance lorsqu'il s'occupait de quelque chose.

Une série de projets furent examinés par le congrès ; mais il n'y en avait que deux qui méritassent discussion : le tracé par Panama et celui par le Nicaragua. C'est le premier qui l'emporta, après des discussions très vives. Au surplus, le canal interocéanique en faveur duquel la majorité des membres se prononçait, devait être un canal à niveau constant, dirigé du golfe de Limon, ou de Colon, à la baie de Panama. C'était en somme le projet Wyse-Reclus ; mais le Congrès avait estimé que le devis de 427 millions dressé par ses auteurs était trop faible, qu'il fallait prévoir 765 millions, et, avec les charges financières, 1.200.000.000 de francs. Cette estimation même devait être beaucoup trop modeste. M. Lindsay fait vivement reproche à M. de Lesseps d'avoir adopté trop facilement les chiffres et les rapports de MM. Wyse et Reclus ; cependant, il note bien que, en septembre 1879, M. de Lesseps alla dans l'isthme, et que, quand il en revint, il apportait les plans provisoires d'un canal à niveau de 8 m. 50 de profondeur, qu'il estimait devoir coûter 650 millions de francs.

Il est bien certain que M. de Lesseps n'était point ingénieur ; mais combien d'ingénieurs successifs, jusqu'à l'époque présente, ne se sont pas trompés dans l'estimation de la valeur des travaux à faire au canal de Panama !

Nous n'avons pas à prendre la défense de M. de Lesseps, ni à excuser les erreurs ou les imprudences qu'il peut avoir commises. Aussi bien, est-il paru dernièrement, sous la signature de Philippe Bunau-Varilla sous le titre de : *Panama. — La création, la destruction, la résurrection*, un volumineux plaidoyer en faveur de l'entreprise française du Panama. Ce que nous voulons, c'est être juste. Or, combien de circonstances atténuantes se présentent pour expliquer l'échec financier formidable qui a pesé sur le reste de la vie de M. de Lesseps. Nous ne pouvons pas être suspect de partialité ; nous gardons dans nos archives de famille un ensemble d'actions de Panama, ce qui prouve bien qu'autour de nous on a payé pour avoir le droit d'être sévère. M. Lindsay affirme que les méthodes suivies par le Congrès de 1879 avaient excité la défiance chez un très grand nombre de gouvernements étrangers ; ce qu'il peut dire, c'est que les hommes d'affaires et les politiciens des États-Unis, pour suivre cette doctrine de Monroë qui avait fait à tant de reprises envisager aux États-Unis la création d'un canal interocéanique, essayèrent de susciter une concurrence à la voie d'eau française ; ils fondèrent une compagnie dite « Interoceanic Canal Company », qui était surtout dirigée par l'activité de M. Menocal. Au surplus, dans une

visite que M. de Lesseps fit aux États-Unis en 1880, il s'entendit parfaitement dire que la Confédération Américaine ne voulait pas abandonner le contrôle d'une voie d'eau si importante à aucune puissance européenne. Immédiatement après la clôture du Congrès, Ferdinand de Lesseps, qui croyait à son étoile, et qui avait quelque peu des motifs d'y croire, créait la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama.

La confiance que M. de Lesseps avait en lui l'amena à essayer de lancer par ses propres forces une souscription publique au capital de 400 millions. Il prétendait se passer de la publicité, échapper par conséquent aux commissions de toutes sortes et aux frais qu'elle entraîne, convaincu qu'il retrouverait les anciens souscripteurs du canal de Suez. D'ailleurs, il n'avait pas négligé, aux États-Unis, de créer un groupe financier pour pousser la souscription dans ce pays. Il est curieux vraiment que cette première souscription n'ait pas réussi : nos souvenirs personnels de jeunesse nous permettent de nous rappeler quel enthousiasme existait pour la personne de M. de Lesseps ; cet enthousiasme, nous le partageons nous-même, tout en étant trop jeune à cette époque pour pouvoir aucunement justifier la confiance que nous avons dans l'exécution d'un canal à Panama. Trente millions seulement furent souscrits, alors qu'on faisait appel à un capital-actions de 400 millions de francs ; cet insuccès ne découragea point M. de Lesseps. Mais cela l'amena inévitablement à comprendre qu'il fallait passer par les voies ordi-

naires, s'assurer le concours de la presse quotidienne. Il était engagé dans l'affaire; sa réputation voulait qu'il y réussît, et c'est ce qui l'entraîna à commettre des imprudences, à essayer, un peu à la légère, de donner à chacun la confiance inébranlable qu'il sentait en lui.

Les devis furent repris pour un chiffre de 530 millions seulement; on se laissa aller à l'illusion facile que l'entreprise ne coûterait guère que 600 millions de francs. On espérait avoir le concours d'entrepreneurs très connus, MM. Couvreux et Hersent; et l'on se figurait qu'ils consentiraient quelque jour à exécuter les travaux du canal pour un forfait de 512 millions. On affirmait également que le cube des terres, des roches de toute nature, des déblais à extraire pour l'exécution du canal, canal à niveau, ne dépasserait certainement pas 75 millions de mètres, et que l'entreprise pourrait être achevée en 8 années. C'est dans ces conditions que la constitution définitive de la Compagnie du Canal interocéanique se fit sur un capital de 300 millions; à la fin de décembre 1880, la souscription publique aux actions eut lieu; et, grâce à ce fait que l'on avait eu recours aux combinaisons financières ordinaires et à la publicité classique mais coûteuse, la souscription fut couverte deux fois et même davantage: la Compagnie pouvait donc être constituée définitivement. Sur les 300 millions de capital dont nous venons de parler, il fallait d'abord prendre 10 millions pour verser à la Société civile dont nous avons signalé la formation lors des études préparatoires, et obtenir du Gouvernement

colombien la concession primitive. D'autre part, il fallut prendre, sur ce même capital, une somme extrêmement importante de 100 millions de francs, pour acquérir le chemin de fer de Panama : cette acquisition s'imposait de façon absolue et préalable, comme clause de la concession obtenue, et pour éviter toute difficulté avec la Compagnie, toute exigence de sa part d'une indemnité démesurée.

Presque immédiatement, des difficultés se firent jour. Les ingénieurs sur lesquels on avait cru pouvoir compter ne voulurent aucunement s'engager à construire le canal pour un forfait. Ils consentirent seulement à attaquer les travaux, à titre d'expérience pour ainsi dire ; aussi bien, peu de temps après, ils se retirèrent complètement, parce qu'ils avaient constaté combien l'œuvre était difficile à exécuter. Quand on voulut, immédiatement après, confier le travail à des entrepreneurs d'envergure assez modeste, en partageant l'exécution en petits chantiers, l'on s'aperçut qu'ils étaient incapables de faire les avances nécessaires pour se procurer le matériel indispensable. Et la Compagnie dut tout de suite acheter une partie de ce matériel pour le leur louer. Aussi bien avait-on pu déjà constater les crues redoutables du Rio Chagres. On avait pu constater également la dureté des roches de la Culebra ; on avait tout de suite souffert du climat extrêmement malsain de l'isthme, de la difficulté de recrutement de la main-d'œuvre. On se rappelait bien les difficultés qu'il y avait eu à établir le chemin de fer de Panama. Mais, du moment que cette voie ferrée

avait pu être exécutée, quelque 30 années avant le creusement du canal, on se disait qu'avec le matériel imaginé pour le canal de Suez, avec les connaissances techniques acquises, ce serait aussi simple de mener à bien le canal maritime.

CHAPITRE VII

LE PLAN GÉNÉRAL. — TRAVAUX EFFECTUÉS ET DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

Si l'on veut saisir les conditions dans lesquelles allait s'engager la construction du canal de Panama par la première entreprise française, il est essentiel de se rappeler que l'on avait voulu faire un canal à niveau, c'est-à-dire sans écluses. Au point de vue de la sécurité de la navigation et des grands navires dont on attendait le passage, on avait eu parfaitement raison. Et les techniciens qui, en 1881 ou en 1882, animés par l'enthousiasme auquel nous avons fait allusion, vantaient par avance les avantages du canal de Panama, insistaient sur ce détail : on ne trouverait dans la traversée aucun obstacle artificiel forçant les navires à faire, devant chaque porte d'écluse, de longues et inévitables stations qui partageraient la traversée en une série de voyages

distincts. C'était notamment l'opinion de M. l'ingénieur en chef Flamant ; c'était aussi ce qu'avait dit M. Marius Fontane, qui était venu affirmer, avec exagération peut-être, qu'une seule éclusée, augmentée du temps d'approche et du temps de départ, demande presque deux heures.

On comptait donc faire véritablement dans l'isthme une coupée marine ; elle aurait 50 mètres de large au plan d'eau pour une profondeur de 8 m. 50 ; dans les gares, en pleine terre, les dimensions seraient identiques, avec une largeur de 72 mètres au niveau de l'eau ; dans les roches, le profil donnerait seulement 28 mètres de large à la flottaison, 38 mètres pour les gares ; dans les chenaux en mer, la largeur serait de 39 mètres ; la profondeur, de 9 m. 50. Ce qui justifiait cette différence de profondeur, c'est que, dans les terres, on estimait qu'il serait facile de draguer, de remédier aux dépôts qui pourraient se former. D'ailleurs la largeur au plafond devait être de 22 mètres dans les terres, de 24 mètres dans les roches ; la largeur correspondante et respective serait de 44 et de 64 mètres quand il s'agirait de gares de croisement.

Le canal devait avoir son point de départ dans la partie Est de la baie de Limon, par des profondeurs naturelles de 8 m. 50, puis traverser les marais de Mindi, pour se diriger sur le Rio Chagres, et atteindre Gatun vers le dixième kilomètre. Le tracé se maintenait alors dans le voisinage du fleuve, dont il devait couper et recouper le cours en plusieurs endroits, parce que cette rivière torrentueuse est particulière-

ment sinueuse; il arrivait ensuite à Matachin; il abandonnait la vallée du Chagres pour remonter vers le Nord-Est. Au-dessus de Matachin, à Cruces, à 45 kilomètres de Colon, on comptait établir un barrage colossal, destiné à emmagasiner les eaux du Rio Chagres. C'était le barrage de Gamboa. Il était destiné à retenir les eaux des grandes crues, qu'on savait pouvoir porter le débit du fleuve à 1.200 mètres cubes à la seconde, à la saison des pluies. Il fallait éviter que cette masse formidable d'eau ne pût venir envahir le canal, ou tout au moins menacer les constructions faites. On établissait de la sorte un véritable réservoir régulateur. L'influence de ces crues du Chagres n'a pas été oubliée dans le canal tel qu'il est exécuté, car le fameux lac de Gatun est appelé en très grande partie à les absorber.

Après avoir quitté la vallée du Chagres, le canal projeté devait s'engager dans la vallée de l'Obispo, qui descend du massif de la Culebra; il franchirait ce col par une tranchée colossale, emprunterait la vallée du Rio Grande et déboucherait dans le golfe de Panama, près de l'île Flamendo, par des fonds de 7 m. 30 au-dessous des plus basses mers. La longueur totale du tracé était de près de 73 kilomètres, avec 13 portions en alignement reliées par des courbes dont le rayon ne pouvait pas descendre au-dessous de 2.000 mètres. Même les plus enthousiastes en faveur du canal reconnaissaient bien que son établissement serait tout autre chose que le travail que l'on avait pu se contenter de faire à Suez : ici on avait rencontré des sables, tout au plus des

argiles peu compactes, tandis que là, à Panama, la Cordillère présentait un massif particulièrement dur à entamer à la mine sur toute sa largeur, et une épaisseur qui n'avait jamais été définitivement déterminée par les sondages. A la vérité, de l'Océan Atlantique jusqu'à Bohio Soldado, au vingt-deuxième kilomètre, on espérait ne trouver que des roches tendres, des vases, des coraux, des terrains de transport. Du vingt-deuxième au trente-sixième kilomètre, on prétendait que le travail se ferait dans des roches relativement tendres, en très grande partie des tuffs, des conglomérats trachytiques, le tout recouvert d'une épaisse couche d'alluvions. Du trente-sixième au quarante-quatrième kilomètre, on escomptait la présence de roches demi-dures. Ce n'était guère que du quarante-quatrième au soixantième kilomètre que l'on comptait trouver des roches dures constituant le gros obstacle du creusement.

Partout on se laissait entraîner par l'enthousiasme et l'amour-propre patriotiques. On insistait volontiers sur l'exagération d'un devis de 1.200.000.000 fr. qui avait été dressé par le Congrès International d'Études de 1879. S'en référant aux évaluations de la commission technique, certains de nos confrères de la Société des Ingénieurs civils estimaient que, avec les modifications aux conceptions primitives, on ne dépasserait certainement pas 800 millions de francs.

On insistait, à la vérité, sur la question des déblais : cela avec raison. Mais on rappelait avec complaisance qu'il fallait partager ces déblais en

catégories très diverses ; il y avait les roches maniables, les terres, les alluvions que l'on rencontrait dans les grandes plaines ; il y avait d'autre part les roches demi-dures qu'on pouvait enlever à la drague ; et l'on espérait pouvoir en agir de même pour les roches dures qui n'exigeaient pas le travail préalable de la mine ; sans doute il y avait bien aussi les roches nécessitant l'emploi des mines et une grande quantité d'explosifs, et les roches sous-marines, dont l'enlèvement était reconnu comme malaisé. On estimait que le prix par mètre cube oscillerait entre 2 fr. 50 et près de 36 francs. Le prix de 36 francs s'appliquait uniquement à l'enlèvement de roches sous l'eau ; pour les dragages de vases, d'alluvions même, on adoptait un prix unitaire par mètre cube de 2 fr. 50. On estimait que, pour les roches moyennement dures, le prix correspondant ne dépasserait pas 7 francs ; il serait de 12 francs pour les roches dures ; de 18 francs pour les roches qu'on ne pourrait enlever qu'après épuisement. On connaissait et appréciait le matériel créé pour l'exécution du canal de Suez, on avait confiance en lui, si bien que M. de Lesseps en arriva à ramener à 1 fr. 50 seulement, au lieu de 2 fr. 50, le prix par mètre cube d'excavation des déblais et des terres ordinaires. Les terrassements, qui étaient évalués à 75 millions de mètres cubes, avaient été estimés devoir coûter 570 millions de francs. La base unitaire adoptée par M. de Lesseps aurait laissé supposer que ce travail pouvait se faire pour 530 millions seulement.

Il fallait bien prévoir les ouvrages plus ou moins

accessoires, à commencer par le grand barrage de Gamboa, si l'on pouvait employer pour lui ce mot d'accessoire. On avait d'abord admis qu'il coûterait 100 millions de francs, ce que M. de Lesseps ramena à 80 millions seulement. Ce barrage devait représenter une masse formidable, comparable à la grande digue en terre de Gatun, dont nous reparlerons. Il était destiné à recueillir plus d'un milliard de mètres cubes d'eau apportés, comme nous l'avons dit, par les crues du Chagres. On avait songé d'abord à faire seulement une dérivation de cette rivière torrentueuse, afin de conduire, dans un lit artificiel, ses eaux jusqu'à la mer ; mais on s'était rendu compte que c'eût été une entreprise formidable étant donné le débit maximum que pouvait atteindre ce cours d'eau. On avait donc accepté la solution d'un barrage, celui-ci se déversant régulièrement dans une rigole qui emporterait à la mer 200 mètres cubes à la seconde ; cette rigole était destinée également à recevoir les affluents de la rive droite du Chagres. Il avait fallu primitivement, d'après la commission technique, prévoir une autre rigole, destinée, elle, à recevoir du côté de l'ouest, le long du canal maritime, le Rio Trinidad et les autres affluents de gauche du Rio Chagres. Ces rigoles de dérivation entraient d'abord dans le devis pour une somme de 75 millions ; M. de Lesseps avait cru pouvoir les supprimer des prévisions, dans son désir naturel de diminuer le montant du devis total. On avait également prévu l'exécution de portes de marée sur le Pacifique, sortes d'écluses simplifiées ayant pour but d'empê-

cher un courant de se produire à travers le canal à niveau, au moment où la hauteur de la mer aurait été sensiblement plus élevée sur le Pacifique que sur l'Atlantique. Ces portes de marée auraient coûté 12 millions. M. de Lesseps les avait fait disparaître du devis, estimant qu'elles n'étaient point nécessaires. Il avait, bien entendu, conservé la jetée prévue dans la baie de Limon, qui devait coûter 10 millions. Néanmoins, il était arrivé à une économie totale de 184 millions sur le devis de la commission technique; et en partie parce qu'avec une confiance tout à fait exagérée, il estimait que les 5 pour 100 prévus par lui sur les travaux suffiraient à couvrir les dépassements des dépenses.

Les grands entrepreneurs Couvreur et Hersent avaient projeté, pour construire le fameux barrage de Gamboa, l'utilisation des déblais de la grande tranchée de la Culebra; cette tranchée n'était pas loin de l'emplacement où devait s'élever le barrage. Ce barrage de Gamboa devait avoir 45 mètres de hauteur apparente, c'est-à-dire au-dessus du niveau du sol; il devait s'implanter dans ce sol assez profondément pour empêcher les infiltrations et présenter toute solidité. Au fond de la vallée, il offrirait une épaisseur de 960 mètres, et, au sommet, de 240 mètres; long de plus de 1.500 mètres à sa partie supérieure, il devait réclamer de 18 à 20 millions de mètres cubes de déblais, et former un remblai formidable dont on attendait toute sécurité.

On s'était mis à exécuter des sondages, notamment à la Culebra, sondages qui paraissaient justifier

jusqu'ici l'optimisme ; les appareils de perforation avaient traversé les bancs de roches dures sur une profondeur beaucoup moins considérable que l'on ne le croyait d'abord ; on en avait conclu que les machines ne trouveraient pas, dans la tranchée, la résistance de la roche dure compacte, que les déblais seraient faciles, évidemment peu coûteux, et que d'autre part la consistance de ces roches résistantes serait suffisante pour assurer une bonne stabilité des talus.

Aussi bien, on peut dire que tout le monde s'est trompé au sujet des travaux de Panama ; personne n'a préjugé des difficultés que l'on rencontrerait. Dans le courant de l'année 1882, une Compagnie américaine s'était fait adjuger les travaux de creusement sur une longueur de 13 kilomètres, pour un volume de 10 millions de mètres cubes ; cela au prix de 1 fr. 50 le mètre. Les entrepreneurs en question employaient des excavateurs du système Couvreux, extrayant 7.500 mètres cubes dans une journée de 10 heures ; ils pensaient faire travailler leurs équipes doubles pendant 16 heures par jour, enlever 10.000 mètres cubes dans une journée, et achever ainsi en moins de 2 années la section de Colon à Gatun, dont ils avaient obtenu l'adjudication pour un terme de 3 ans. D'ailleurs, des techniciens véritablement experts, à la fin de 1882, annonçaient sérieusement que « dans dix années, commencerait le majestueux défilé des navires de tous pavillons traversant le canal interocéanique. »

A plusieurs reprises, des Français absolument

indépendants et avisés avaient suivi les travaux déjà faits, et ils constataient que véritablement des choses importantes avaient été exécutées. Cependant un d'entre eux, notre regretté ami Albert Tissandier, avait eu soin de remarquer que, par suite même du manque d'autorité vis-à-vis de l'ensemble de la population des régions traversées, il n'avait pu guère être réalisé rien de sérieux au point de vue de l'assainissement. La Compagnie du canal avait fait construire d'élégantes maisons de bois le long du tracé, pour loger ses principaux agents ; tout à côté se trouvait le village américain établi par la Compagnie du chemin de fer, dont les maisons propres, bien situées, avaient des fossés pour l'écoulement des eaux. Mais on peut dire que c'était une exception. Dans la ville de Panama, l'eau manquait partout, et les règlements de police n'existaient pour ainsi dire pas au sujet de la voirie, notamment des fosses d'aisances. De tous côtés, des odeurs infectes se dégageaient de vases pleines d'immondices, surtout à marée basse. Il est vrai que, nulle part on ne prenait aussi au sérieux qu'on le fait maintenant les chances de contagion par les agents extérieurs. Tissandier avait remonté sur 6 kilomètres environ la première portion du canal, mais, il faut le dire, la plus facile à établir ; il avait vu au travail des dragues, énormes pour l'époque, dragues possédant une machinerie de 375 chevaux-vapeur ; les chantiers de Tavernilla, à 33 kilomètres de Colon, l'avaient particulièrement intéressé par les excavateurs, les transporteurs de modèle nouveau qui y

fonctionnaient. A ce moment, les travaux du canal occupaient de 18.000 à 20.000 ouvriers, ce qui laissait supposer une très grande activité. Plus de 40 dragues étaient en travail, de même que 125 excavateurs ; 250 locomotives allaient prochainement être mises en service avec 8.000 wagons.

Quoi qu'il en soit, beaucoup de gens ont été forcés d'en arriver à dire que les travaux poursuivis pendant tant d'années par cette première Compagnie répondaient à des réalités imposantes. Un officier du Génie militaire des États-Unis, le colonel Sibert, cité avec raison par M. Bunau-Varilla, a insisté sur l'importance de ce qui avait été fait par la Compagnie française : « Non par générosité, a-t-il dit, mais sous l'empire de considérations professionnelles, je suis heureux de témoigner de la perfection des travaux qui ont été exécutés par les ingénieurs français ; la prévoyance, l'habileté et la valeur techniques montrées par les Français n'ont jamais reçu les éloges qu'elles méritent. » De son côté le président Roosevelt, en tête même du message de février 1906, par lequel il soumettait à l'approbation du Parlement le projet de canal à écluses, s'exprimait ainsi : « Je veux d'abord payer un tribut à la masse de travail accompli par la Compagnie française du canal dans de très difficiles conditions. » M. Bunau-Varilla, qui a été intimement mêlé à l'administration de la Compagnie, sur place même, et aussi aux travaux, a tenu, en son propre nom, à s'élever contre les reproches désordonnés qui ont été faits à l'ancienne Compagnie de Panama. Il a insisté notam-

ment sur ce que les frais généraux de cette Compagnie française ne dépassaient pas 10.760.000 francs par an, alors qu'ils ont pu atteindre 13.380.000 francs pour l'entreprise américaine ; celle-ci avait, d'après lui, plus de 17 pour 100 d'état-major, tandis que la proportion, pour la Compagnie française, était seulement de 4,4 pour 100. D'autre part, durant la période française, on est parvenu à un rendement de 70 mètres cubes par homme, comme déblais excavés, tandis que, pendant la période de travail américaine, le rendement correspondant n'aurait pas dépassé 67 mètres cubes. Au point de vue de la machinerie employée, et en dépit pourtant des progrès énormes qui se sont faits très rapidement dans le matériel technique des terrassements, M. Forbes Lindsay reconnaît que la Commission américaine recevant le canal français après le rachat par la Confédération, a compté comme ayant une valeur réelle une très grande proportion du matériel français ; une considérable partie des bâtiments ont été utilisés et beaucoup des machines, une bonne partie de l'outillage ont été réparés et mis en service. L'on a dû ensuite les abandonner, mais quand on a eu trouvé des types plus productifs.

En décembre 1888, il avait été extrait 55 millions de mètres cubes de déblais de toutes sortes ; depuis 1886, le cube mensuel des terrassements dépassait continuellement un million de mètres. D'ailleurs, à ne consulter que les publications officielles des États-Unis, on voit qu'on attribue aux Français une excavation totale de plus de 59 millions de mètres

cubes ; il est vrai que, dans ce total de déblais, et par suite d'une modification sur le tracé pour l'exécution du fameux lac de Gatun, on estime qu'il y a seulement 23 millions de mètres qui ont pu être utilisés par ce qu'on peut appeler le canal actuel. Ces 55 millions de mètres cubes dont fait état M. Bunau-Varilla, étaient chose considérable, surtout si l'on songe que, dans le début, même des gens aussi experts que M. Couvreur, avaient estimé que le percement total de l'isthme ne nécessiterait pas un déblai de plus de 75 millions de mètres cubes. Ce chiffre était étrangement trop faible ; et à plus forte raison les 55 ou 59 millions de mètres cubes de déblais extraits par les Français n'avaient fait qu'avancer fort peu le canal, même s'il s'était agi d'un canal à écluses, et non d'un canal à niveau.

Les mécomptes se multipliaient aux dépens de la Compagnie du canal. L'isthme était à peu près inhabitable pour les Européens ; la proportion des morts parmi les Français formant l'état-major de la Compagnie était énorme. Beaucoup des nouveaux venus s'en retournèrent presque immédiatement, en présence de la mortalité qui les menaçait. M. Dingler, directeur général, qui avait amené avec lui sa fille, son fils, le fiancé de sa fille et sa femme, les avait vus disparaître en très peu de temps. C'est du reste à la suite de ces hécatombes que M. Bunau-Varilla, en dépit de ses 26 ans, avait été nommé directeur général de l'entreprise. Si la mortalité frappait de façon cruelle les Européens, les blancs, les jaunes, les noirs et tout le reste du personnel employé pour

les travaux n'étaient pas épargnés. C'est une des raisons pour lesquelles on avait beaucoup de peine à recruter la main-d'œuvre ; il fallait la renouveler fréquemment. Pour l'exécution même des excavations, on avait pu observer l'alternance très nuisible des terrains glissants avec les roches compactes. Ces terrains glissants étant susceptibles de se déplacer très facilement sur la masse de ces roches dures, il fallait compter avec les pluies si intenses, et caractéristiques du climat de l'isthme, qui provoquaient des éboulements constants. C'étaient ces mouvements du sol qui obligeaient à chaque instant de rétablir les voies de communication et même engloutissaient une partie de l'outillage.

Les ingénieurs de la Compagnie et M. de Lesseps même, après avoir demandé un certain délai pour exécuter le canal tel qu'ils l'avaient rêvé d'abord, en arrivèrent à comprendre qu'il était impossible de l'exécuter dans un temps à peu près raisonnable, à moins d'adopter une autre solution. Et sous l'influence notamment de M. Bunau-Varilla lui-même, on se mit à envisager un canal à écluses, que l'on se réservait de transformer progressivement en canal à niveau. A la fin de 1887, la Compagnie annonça en conséquence que, pour arriver plus sûrement à son but, elle se disposait à employer comme moyen provisoire des biefs éclusés. M. de Lesseps, dans le désir qu'il avait de frapper un grand coup, dans la nécessité où il se trouvait de rassurer ceux qui avaient fourni des fonds à l'entreprise, obtint d'un ingénieur très connu, M. Eiffel, de se charger de l'exécution



ÉTABLISSEMENT D'UN BRISE-LAMES A TORO-POINT, A UNE DES ENTRÉES DU CANAL

des grandes écluses qui devaient faciliter la réalisation de ce canal provisoire, les biefs permettant de franchir les 115 mètres de la fameuse tranchée de l'isthme. La plupart des gens se figuraient véritablement que, grâce à cette solution, le canal pourrait être terminé en 1890. On comptait de la sorte réduire de 65 millions à 40 millions seulement la masse des déblais qu'il y avait encore à faire pour mettre en exploitation, sous cette forme provisoire, le canal de Panama.

Le tracé nouveau tel qu'il était adopté, supposait un canal au niveau de la mer dans la baie de Limon jusqu'au 23^e kilomètre à peu près ; là on rencontrait une première écluse de 8 mètres de chute ; une seconde de même hauteur de chute devait être établie au kilomètre 37, puis on prévoyait deux écluses, aux kilomètres 43 et 46 (chiffres un peu approximatifs), ces écluses devant présenter des chutes énormes de 11 mètres. On atteignait de la sorte le bief de partage des eaux, dont le plan devait être à 38 mètres au-dessus du niveau de la mer. On passait ensuite par 3 nouvelles écluses de 11 mètres de chute, aux kilomètres 57, 58, 62, et par une écluse de 8 mètres de chute au kilomètre 59. On rachetait ainsi une différence de niveau de 41 mètres, calculée en tenant compte du niveau des basses mers à Panama. Dans le désir qu'avait la Compagnie de gagner du temps, on avait même parlé de surélever de 11 mètres le bief supérieur, en portant son plan à 49 mètres au-dessus de la mer. A titre de comparaison avec les immenses écluses qui ont été effectivement cons-

truites pour le canal de Panama américanisé, disons que la longueur des écluses projetées devait être de 180 mètres, pour une largeur de porte de 18 mètres. Au surplus, du fait qu'il s'agissait d'un canal à écluses, il fallait prévoir son alimentation en eau ; le principe n'était pas difficile à assurer, étant donnée la possibilité que l'on avait d'utiliser les crues formidables du Chagres notamment. On estimait en effet nécessaire de prévoir des machines élévatoires pour relever une partie de l'eau ainsi accumulée jusqu'à la hauteur du plan supérieur du bief central.

Auparavant, au mois de mai 1885, la Compagnie avait demandé au Parlement le droit d'émettre environ 625 millions de francs d'obligations à lots, pour se procurer les fonds supplémentaires dont elle avait besoin. Après pas mal de lenteurs, le Gouvernement envoya un ingénieur dans l'isthme, pour examiner l'état des choses ; ingénieur qui revint en affirmant qu'il était impossible de terminer l'œuvre, à moins d'adopter la solution du canal à écluses. M. de Lesseps retira alors la demande qu'il avait déposée en vue de l'émission de ces obligations à lots ; et, à la suite d'efforts acharnés qu'il fit notamment auprès des chambres de commerce, il arriva à ce que les actionnaires consentissent une nouvelle émission d'obligations ordinaires, ce qui permettrait de continuer les travaux un certain temps. Néanmoins, comme on sentait que les fonds allaient manquer avant que l'entreprise fût loin de se terminer, M. de Lesseps en arriva finalement à se laisser convaincre, et à admettre, ainsi que nous l'avons dit, le canal à

écluses comme solution provisoire. C'est à ce moment que la Compagnie du canal interocéanique publia une brochure assez curieuse : « Notes techniques sur les dispositions adoptées pour l'ouverture du canal en 1890 et son exploitation. » Cette brochure insistait sur la situation faite à la Compagnie par l'accroissement imprévu des intérêts et de l'amortissement des sommes empruntées ; elle donnait toute une série de tableaux sur les travaux déjà faits, les cubes enlevés, les chantiers installés, en même temps que sur les écluses auxquelles on devait recourir, sur la durée de la traversée du canal, que l'on évaluait à 19 heures.

Ce nouveau plan allait devenir inutile : le crédit de la Compagnie était déjà tombé étrangement bas. L'effort de M. de Lesseps pour le soutenir ne devait pas avoir d'autre résultat que de précipiter sa chute.

CHAPITRE VIII

MÉCOMPTES FINANCIERS ET SECONDE TENTATIVE FRANÇAISE

A la suite de ce dernier effort, le résultat définitif ne devait pas tarder à se produire, en dépit d'une seconde intervention, de la part d'une nouvelle compagnie française essayant de reprendre l'œuvre.

La Compagnie primitive s'étant décidée à adopter la solution du canal à écluses, le Parlement Français l'avait autorisée à émettre pour 720 millions d'obligations à lots, dont 120 devaient assurer le tirage des lots et le remboursement des obligations. Comme d'ailleurs la Compagnie était pressée de se procurer des ressources, au lieu d'échelonner l'émission, ce qui lui aurait peut-être permis de trouver peu à peu les fonds nécessaires, elle demanda au public tout d'un coup les 720 millions, en 2 millions d'obligations de 360 francs chacune. L'émission échoua

piteusement, bien qu'on trouvât 800.000 obligations ; mais ce mot de piteux n'est pas exagéré, quand on se rappelle l'enthousiasme qu'avaient inspiré à un certain moment M. de Lesseps et toutes ses propositions. Dans sa confiance entêtée qui est sa grande excuse, M. de Lesseps, en s'adressant au Président du Conseil des Ministres, pour obtenir l'autorisation d'émission d'obligations à lots, avait rappelé qu'il s'était trouvé dans des circonstances identiques à Suez. Il n'apercevait pas la différence profonde qui séparait les travaux de Panama des travaux relativement si faciles de Suez. Aussi bien, quand, en 1869, il avait fallu recourir à nouveau au crédit pour achever la fameuse entreprise, le canal était déjà ouvert, à niveau sur toute la longueur.

A la fin de l'année 1888, on essaya d'émettre les titres qui n'avaient pas été encore pris par le public ; mais un nouvel échec se produisit : la Compagnie fut obligée de cesser ses paiements. C'était la ruine. Naturellement, M. de Lesseps voulut essayer de relever l'affaire, en constituant une autre compagnie ; mais au commencement de 1889, la dissolution et la mise en liquidation du canal interocéanique furent prononcées. Cette liquidation, mettons cette faillite, était chose des plus regrettables à tous égards. Un nombre invraisemblable de petits capitalistes, de modestes épargnants, avaient porté leurs fonds à l'entreprise du canal, par confiance en la personne de M. de Lesseps ; mais, il faut bien y songer, dans l'espoir aussi de ces gains extrêmement élevés qu'avait valus aux audacieux le succès

du canal de Suez. Ils étaient nombreux ceux qui souffraient de la faillite ; et ce fut un tollé d'indignation générale. On faisait remarquer que la Compagnie avait dépensé 1.435.000.000 de francs, dont 300 millions d'actions ; que cependant, sur 120 millions de mètres cubes que devait entraîner l'exécution définitive du canal à niveau, on n'avait excavé qu'une cinquantaine de millions de mètres. Il faut d'ailleurs ajouter que, lors même que l'émission ultime eût réussi et eût fourni 600 millions nets, cela n'aurait certainement pas suffi à achever le canal, même à écluses.

Sans vouloir nous allonger sur ce qui n'est pas nécessaire pour la compréhension des efforts successifs faits en vue de l'exécution du canal de Panama, il nous est impossible de ne pas dire un mot, au point de vue financier, de ce que l'on a appelé le scandale de Panama. Qu'on note tout de suite que, si l'achèvement des travaux accomplis par les Américains avait été basé sur l'existence d'une compagnie financière, obligée de faire appel à des actionnaires ou à des obligataires, on se fût trouvé sans doute en présence d'un scandale analogue, pour employer le même mot. Il s'est produit un dépassement invraisemblable des dépenses, dépassement que nous constaterons facilement ; alors que pourtant on avait déjà l'enseignement de la première tentative faite. C'est que l'on avait péché par une confiance invraisemblable, une véritable foi aveugle ; c'est d'ailleurs pour cela qu'en commençant ce livre, nous avons éprouvé le besoin de faire observer d'une façon gé-

nérale au lecteur que tout enthousiasme irraisonné est dangereux en fait de voies artificielles de navigation maritime (nous aurions pu ajouter de navigation intérieure).

Il est évident que des sommes énormes ont été englouties par cette première Compagnie du canal ; mais cela ne signifiait pas, comme on l'a prétendu, que c'était un vol organisé, qu'on n'avait point l'intention de construire le canal, que c'était une simple escroquerie. On a dépensé sans compter, parce qu'on se figurait la chose facile. Le triomphateur d'hier, M. de Lesseps, s'imaginait marcher à un nouveau triomphe plus facile encore que le premier. Si d'ailleurs le terrain de la politique n'était pas si brûlant, s'il ne nous était interdit ici, nous nous demanderions si les tendances politiques n'ont pas eu une influence sur l'exagération du scandale causé par la faillite de la Compagnie du canal interocéanique. M. Charles de Lesseps, qui a bien voulu s'entretenir longuement avec nous, à la suite de certains articles publiés par nous sur le canal de Panama, a donné une idée très caractéristique des recettes et des dépenses de la Compagnie du canal ; montrant que, dans l'ensemble, on ne s'était pas livré à des dilapidations personnelles sur lesquelles on a tant insisté. Les souscripteurs qui ont fourni les fonds à la première Compagnie, avaient versé 1.259.000.000 de francs, sur lesquels l'intérêt et l'amortissement intercalaires, tant que l'entreprise ne rapportait rien, ont mangé 238 millions. La Société civile qui a été chargée d'assurer, et qui assure effectivement,

le service des lots et l'amortissement des obligations émises en 1888, a reçu 32 millions. Les fonds liquides ne montaient qu'à 989 millions de francs. On déduit de là d'une part l'achat du chemin de fer de Panama, puis les frais d'émissions divers, l'achat de la concession du canal (les 10 millions dont nous avons parlé antérieurement); si enfin on ajoute 22 millions de publicité, on arrive à ce que les 989 millions dont nous parlions se réduisent à 782 millions de fonds liquides. La comptabilité qui a été établie avec toute autorité par le liquidateur de la Compagnie, en 1890, a estimé à ce chiffre de 782 millions les dépenses effectivement faites. Il y a eu près de 119 millions comme frais d'achat et de transport du gros matériel, 30 millions de main-d'œuvre aux ateliers centraux, 47 millions de constructions et d'installations, 443 millions de travaux d'excavation et d'ouvrages d'art. Ce dernier chiffre va sembler sans doute formidable; mais il faut songer à quel taux on devait payer les Européens qui osaient se risquer dans l'isthme, en dépit de la fièvre jaune les menaçant constamment. Aux dépenses, il aurait fallu ajouter 9 millions de services sanitaires, hôpitaux, etc., millions qui étaient certainement insuffisants, mais par suite même de l'ignorance où l'on se trouvait des procédés de lutte contre le mal. Les travaux préparatoires étaient comptés pour 1.300.000 francs; les acquisitions de terrains et domaines pour 4 millions; les locations et frais d'entretien, pour 16 millions et demi; les achats d'objets de consommation, pour un peu plus de

29 millions. Tous ces chiffres avaient été vérifiés par le liquidateur, qui n'avait pas pu constater de générosités personnelles faites. On était sans doute en droit d'incriminer les 82 millions de frais d'émissions distribués aux établissements de crédit, aux banquiers comme commission et frais divers ; mais ces frais d'émissions représentaient 7 et demi pour 100 en moyenne des sommes versées ; et M. Charles de Lesseps a pu faire remarquer que souvent on autorise le Crédit Foncier à prélever 10 pour 100. Il y avait aussi le chapitre des 22 millions de publicité ; il est évident que c'est beaucoup. Mais malheureusement, quand on veut attirer l'attention du public sur l'entreprise la plus solidement établie, on est bien obligé de passer sous les fourches caudines d'une certaine presse.

On poursuivit judiciairement les administrateurs de l'ancienne Compagnie ; et, au bout d'une instruction de 18 mois, le ministère public s'avoua impuissant à démontrer l'intention frauduleuse, élément substantiel du délit. Néanmoins, l'affaire ne fut pas classée, à cause du bruit qu'on avait fait autour d'elle, des milliers de gens qui avaient réellement perdu toutes leurs économies dans cette malheureuse entreprise. Et les administrateurs furent d'abord condamnés pour escroquerie, pour abus de confiance, en vertu de ce que la Compagnie avait fait œuvre dolosive, en promettant à ses actionnaires des choses qui n'étaient pas réalisables (l'impossibilité de réalisation n'ayant pu être démontrée d'ailleurs que par un rapport qui fut fait par une commission

spéciale envoyée par le liquidateur en 1886). Le jugement n'eut pas à s'appliquer, à cause de la prescription. Un procès en corruption de membres du Parlement se greffa sur cette affaire. On prétendait que, pour avoir obtenu l'autorisation de ces émissions successives, la Compagnie devait avoir eu des complicités au Parlement. Le procès entamé ne permit de rien démontrer, sinon l'imprudence que la Compagnie avait eue d'accéder à une demande pécuniaire de la part d'un Ministre des Travaux publics, qui entendait faire payer son concours, indispensable à la présentation par la Compagnie de la demande en autorisation de l'émission dont elle avait absolument besoin pour ne pas tomber tout de suite.

Le liquidateur nommé à la Compagnie ne pouvait naturellement avoir qu'un rôle et qu'un désir : essayer de tirer parti de la situation au mieux de l'intérêt des actionnaires et des obligataires. C'est dans ce but et pour se renseigner tout d'abord, qu'il avait constitué et envoyé dans l'isthme une commission comprenant des autorités techniques, pour se rendre compte de ce qui pouvait être fait. On reconnut que le matériel existant là-bas était dans un état satisfaisant, et que l'achèvement des travaux demanderait encore huit ans au moins, et 900 millions de francs. Il est à remarquer que cette commission, dont on a tant invoqué le rapport pour montrer la mauvaise foi avec laquelle M. de Lesseps avait conduit la première entreprise, s'était elle-même trompée grossièrement : la solution qu'elle recommandait pour terminer le canal dans les huit

ans, était aussi celle d'un canal à écluses, canal qui d'ailleurs devait avoir son fonds à 25 mètres seulement au-dessus du niveau de la mer, et occasionner un travail d'excavation beaucoup plus considérable que le projet ultime de l'ancienne Compagnie. En tout cas, on verra par ce que nous dirons de l'entreprise américaine, que le devis de cette commission a été considérablement dépassé. Cela n'empêche qu'on avait fait une enquête particulièrement intéressante, qui a servi de base aux études poursuivies ultérieurement. Pour maintenir les choses en état, le liquidateur de la Compagnie avait eu d'abord à s'entendre avec le gouvernement colombien, en vue de la prorogation du contrat de concession : dans ce contrat, on avait prévu d'abord que le canal devait être livré à l'exploitation en 1893, le délai pouvant être repoussé jusqu'en 1899 par une décision du pouvoir exécutif. En présence du rapport de la commission d'études, il était absolument indispensable d'obtenir une prorogation encore plus longue. Et ce fut M. Napoléon Wyse, que nous avons déjà rencontré au début de la formation de la Compagnie du canal interocéanique, qui obtint la prorogation pour dix années du délai imparti, moyennant, il est vrai, une indemnité de 15 millions versée à la Colombie, et d'autres concessions accessoires ; la compagnie nouvelle que l'on formerait pour achever le canal, devant reprendre les travaux au plus tard au mois de février 1893. Au surplus, le liquidateur dut payer une seconde fois une indemnité (de 2 millions) à la Colombie, pour faire reporter effectivement le délai

du commencement des travaux à octobre 1894 : en présence des procès relatifs au Panama, il était au moins temporairement impossible de chercher à former une nouvelle compagnie destinée à reprendre la suite de la première.

Si l'on voulait sauver quelque chose de la valeur des travaux faits, et ménager l'avenir, il était pourtant absolument indispensable de créer une compagnie nouvelle. Seulement six mois avant l'échéance du délai spécifié par la convention passée avec la Colombie, le liquidateur et le mandataire des obligataires résolurent, non point de former une compagnie avec un capital suffisant pour achever le canal, mais une société au capital de 60 millions seulement, et susceptible de faire les études et travaux nécessaires pour montrer la possibilité de construction du canal, et aussi répondre à la nécessité où l'on était de reprendre les travaux, afin de se couvrir contre toute réclamation du Gouvernement Colombien. Il s'agissait en somme d'empêcher la concession de devenir caduque, comme l'a dit M. Dumas. Il a même reproché à la Compagnie ainsi formée de n'avoir exécuté qu'un million de mètres cubes par an, d'avoir été beaucoup trop lente dans la préparation d'un projet d'achèvement du canal, et surtout d'avoir voulu principalement non exécuter ce canal, mais vendre l'entreprise au Gouvernement Américain. On pouvait facilement prévoir que celui-ci serait désireux de la posséder.

Pourtant, la répugnance manifestée par le liquidateur pour la formation d'une compagnie à

gros capital, nous semble avoir été pleinement expliquée par la difficulté qu'elle a eue à recueillir les 60 millions indispensables à des travaux conservatoires. Au surplus, pour se procurer le capital bien modeste de 60 millions auquel ils arrivèrent, le liquidateur et le mandataire passèrent des transactions avec les gros débiteurs de la Compagnie, qui étaient assignés et poursuivis pour des sommes indûment perçues : sociétés de crédit, entrepreneurs, administrateurs, etc.. Ils devaient souscrire des actions de la Compagnie à créer pour le montant même des sommes qu'on leur avait d'abord réclamées ; en revanche ils obtiendraient désistement du liquidateur. Le capital qui devait être de la sorte fourni par ces débiteurs, fut arrêté à 30 millions : il y eut un peu plus de 7.800.000 francs fournis par les administrateurs de l'ancienne Compagnie, plus de 15 millions fournis par d'anciens entrepreneurs, dont 10 millions par M. Eiffel, 1.100.000 francs par M. Bunau-Varilla, etc. ; 10 millions furent fournis par des établissements de crédit. Une émission avait été tentée pour 30 millions de francs seulement, et sans publicité pour ainsi dire. Aussi le public souscrivit-il seulement pour moins de 3 millions et demi. La plupart de ces souscripteurs avaient pris de cette émission comme de véritables billets de loterie ; aussi chacun d'entre eux avait-il souscrit une action, deux tout au plus. Le liquidateur lui-même parfit la somme, en souscrivant pour près de 16 millions de francs. Et en fait, les débiteurs transactionnaires durent souscrire pour

plus de 40 millions. Le Gouvernement Colombien s'était vu attribuer 5 millions d'actions libérées, en vertu même de la prolongation qu'il avait accordée. Ainsi fut fondée, à la fin de 1894, la Compagnie Nouvelle du canal de Panama.

A la vérité, comme l'a très bien montré M. A. Dumas, dans les excellentes études qu'il a publiées sur le canal, les souscripteurs de cette Compagnie nouvelle ne couraient pas de risques. Il semble véritablement que, comme il le dit, la société ainsi formée n'a pas cherché sérieusement à continuer l'entreprise, mais seulement à s'en débarrasser de façon relativement avantageuse. Nous devons dire que cette solution, tout en permettant aux actionnaires de la nouvelle Compagnie, notamment aux actionnaires transactionnaires, aux débiteurs de l'ancienne, de rentrer dans leur mise, devait assurer à certaines des personnes qui avaient apporté leurs capitaux à la première entreprise une modeste répartition. D'après le contrat qui avait été passé entre la nouvelle Compagnie et l'ancienne, les produits que pourrait donner l'entreprise, achèvement du canal, vente de ce canal, etc., devaient acquitter les charges, puis servir à payer les 5 pour 100 d'intérêt et d'amortissement aux actions de la nouvelle Compagnie; c'est seulement ensuite que l'excédent disponible était partagé entre cette nouvelle compagnie, pour 40 pour 100, et la liquidation pour 60. On s'était réservé, lorsque les dépenses effectuées atteindraient la moitié du capital en numéraire, de faire examiner par une assemblée des actionnaires de la nouvelle

Compagnie s'il y avait lieu ou non de poursuivre l'achèvement du canal. Et cette assemblée des actionnaires pouvait parfaitement, en toute liberté, renoncer à cet achèvement si elle y trouvait profit. Assurément, si l'assemblée des actionnaires renonçait à fonder une compagnie avec un capital suffisant pour mener à bonne fin les travaux d'exécution de la voie maritime, la concession accordée à nouveau par la Colombie devenait tout naturellement caduque. Mais, en vertu d'une clause spéciale de l'entente entre la Compagnie nouvelle et l'ancienne, la nouvelle entrait en pleine possession de l'entreprise que constituait le chemin de fer de Panama, en payant à la liquidation, autrement dit à l'ancienne Compagnie, une somme de 20 millions. En ce cas, la nouvelle Compagnie touchait la moitié des recettes de cette ligne ferrée, l'autre moitié étant versée à la liquidation ; mais les recettes n'étaient calculées qu'après couverture complète des frais d'exploitation. Et, bien entendu, la Compagnie nouvelle, tout comme l'ancienne, une fois en possession de la voie ferrée de Panama, jouissait de plein droit de l'avantage qui avait été primitivement attribué à la première Compagnie du Panama Railroad : exiger de la compagnie à venir qui voudrait construire un canal maritime dans l'isthme, une indemnité, en compensation de la concurrence faite au chemin de fer par la voie d'eau. C'était une source de recette fort importante et que l'on pouvait escompter, au cas où la nouvelle Compagnie ne voudrait pas continuer le canal.

Immédiatement la nouvelle Compagnie prit des mesures pour améliorer le trafic sur le chemin de fer de Panama, qui constituait son domaine réellement le plus important; les revenus étaient fort satisfaisants. Pour ce qui est du canal proprement dit, elle avait dû faire reprendre immédiatement les travaux, au moins en partie, pour rester dans les conditions qui avaient été imposées par le Gouvernement Colombien dans le renouvellement de la concession; ces travaux étaient assez peu de chose, ils consistaient surtout dans le creusement d'une cuvette dans la fameuse tranchée de la Culebra. Durant ce qu'on peut appeler le règne de cette nouvelle Compagnie de Panama, on a extrait en ce point à peu près 7 millions de mètres cubes de déblais. On se mit, d'autre part, sur le terrain, à des études diverses, pour savoir dans quelles conditions il serait possible de reprendre les travaux dans leur ensemble et d'exécuter le canal. On possédait du reste des renseignements fort nombreux, dûs notamment à la commission d'études qui avait été envoyée avant que le Parlement Français eût autorisé une nouvelle émission par l'ancienne Compagnie; et aussi à la mission nouvelle qui avait été confiée à M. Wyse, lorsqu'il avait été chargé par la liquidation même de pressentir le Gouvernement Colombien au sujet d'une prorogation de la concession.

Sans examiner en détail tous les projets qui ont été dressés, et celui qui a été adopté en 1898 par la Compagnie nouvelle du canal, il est bon de rappeler que tous supposaient le canal à écluses, qui s'impo-



LE CHENAL, PRÈS DE GAMBOA

sait si l'on voulait pouvoir ouvrir à l'exploitation avant d'atteindre une somme absolument formidable de dépenses. D'autre part, on avait adopté l'idée qui avait été émise dès 1879 par M. Godin de Lépinay : inonder la vallée du Rio Chagres, la transformer en un vaste bassin, tout à la fois de retenue et de passage des navires. C'est en somme l'idée qui a été appliquée par les Américains pour le canal tel qu'il se termine à l'heure où nous écrivons. Effectivement, le comité technique qui avait été chargé d'étudier à fond la question par la Compagnie nouvelle du canal, adopta un projet comportant huit écluses avec un bief de partage supérieur alimenté par le cours, supérieur lui-même, du Chagres. Il estimait qu'il fallait 10 années pour terminer l'exécution du projet, et qu'il coûterait environ 525 millions, rien que pour les travaux, sans les installations secondaires. Dans ce projet, le plan d'eau du bief le plus élevé était entre 29 m. 75 et 31 m. 25. On a accusé la Compagnie nouvelle de ne pas avoir fait suffisamment connaître ce rapport, et l'avis conforme auquel s'était rangée la commission nommée mi-partie par cette Compagnie nouvelle, mi-partie par le liquidateur.

On a insisté sur ce que 4 années avaient été perdues, sur ce qu'il était impossible ensuite d'achever le canal dans le délai de la concession nouvelle accordée par la Colombie, et qui avait été prolongé deux fois jusqu'au 31 octobre 1904. D'ailleurs une nouvelle prorogation de 10 années fut obtenue en 1900, moyennant une indemnité supplémentaire

de 5 millions de francs accordée au Gouvernement Colombien.

Une occasion excellente allait se présenter tout naturellement au profit de la nouvelle Compagnie du canal de Panama; et, comme nous l'avons déjà laissé entendre, quelque peu au profit aussi de certains des capitalistes qui avaient engagé leur argent dans la première entreprise. Entre temps, les États-Unis avaient cherché à faire leur la voie maritime artificielle que l'on avait essayé de créer à travers l'isthme américain; nous verrons tout à l'heure comment ils ont longtemps songé à adopter la voie du Nicaragua. Ils avaient certainement été froissés dans leurs sentiments d'amour-propre, et aussi dans leurs ambitions politiques, qu'une compagnie française eût tenté d'exécuter un canal sur territoire américain. Et comme, en somme, leur choix de la voie du Nicaragua était venu en partie de l'impossibilité qu'il y avait pour eux, pendant bien des années, à marcher sur les brisées de la Compagnie française; le jour où ils ont aperçu une occasion d'acquérir à vil prix la concession de Panama, ils ont commencé de se servir de la voie possible du Nicaragua comme d'un épouvantail vis-à-vis des Français. En même temps ils faisaient miroiter aux yeux des actionnaires de la Compagnie nouvelle, et même de certains des capitalistes frappés par la déconfiture de la première Compagnie, l'achat possible de la concession, venant donner une valeur réelle à ce qui restait de l'œuvre de M. de Lesseps. Il est évident aussi que, étant données les clauses qui régissaient les relations de

la nouvelle Compagnie de Panama avec la liquidation de l'ancienne, un rachat devait se traduire par un bénéfice sérieux pour les actionnaires de la nouvelle Compagnie. Nous verrons d'ailleurs comment le mouvement séparatiste qui se fit en Colombie, au profit de la création d'une République de Panama, facilita étrangement la tâche à M. Bunau-Varilla ; qui, sans doute, stipulait pour la nouvelle République, mais, en même temps, pouvait prendre les intérêts des actionnaires de la Compagnie nouvelle de Panama, et en somme des deux entreprises françaises, en tant que liquidation du passé.

La Compagnie nouvelle du canal avait su saisir le moment favorable. Un mouvement d'opinion s'était fait aux États-Unis en vue de l'exécution d'un canal interocéanique par le Nicaragua ; mais on peut dire que c'était à défaut d'autre chose ; et pour beaucoup de gens assurément, il n'y avait là qu'une tentative de *bluff*. Aussi la Compagnie, dès la fin de 1898, avait-elle demandé au Gouvernement américain de comparer ce qu'on peut appeler son canal et celui que l'on prétendait creuser dans le Nicaragua ; elle avait essayé de faire comprendre au Président de la République des États-Unis que la route la plus facile à travers l'isthme était bien celle où elle avait engagé son canal, qu'elle était toute disposée à céder à la Confédération américaine, moyennant indemnité suffisante. Il ne devait sans doute pas être très facile en principe à la Compagnie nouvelle de céder sa concession à un Gouvernement étranger, puisque le texte même qui lui avait accordé la con-

cession, avait spécifié qu'aucune cession ne serait possible, à moins du consentement du Gouvernement colombien lui-même. Cependant, au commencement de 1901, celui-ci avait promis qu'il ne se refuserait pas à la cession prévue. Cette décision avait probablement été prise en Colombie parce que les Américains, par la voie d'une commission spéciale, avaient manifesté leur intention de poursuivre l'achèvement du canal de Nicaragua. Ici encore, on agitait l'épouvantail; car le Gouvernement colombien devait trouver profit à l'exécution d'un canal maritime, et, par suite, redouter que la Compagnie nouvelle n'abandonnât les travaux, que d'autre part, ils ne fussent point repris par quelqu'un, et que le Nicaragua profitât d'un canal américain.

De prime abord, la Compagnie du canal avait soumis au gouvernement américain une évaluation approximative atteignant 565 millions de francs, comme équivalent de sa concession, du matériel, des travaux faits, et aussi de la possession du chemin de fer de Panama. Les marchandages débütèrent entre la commission spéciale et le Gouvernement des États-Unis d'une part, et, d'autre part, la Compagnie nouvelle du canal. La commission affirma bientôt que tous les biens de cette Compagnie ne valaient pas plus de 40 millions de dollars, autrement dit un peu plus de 200 millions de francs; c'était particulièrement faible, puisque, pour le Panama Railroad spécialement, elle ne portait même pas son évaluation à 7 millions de dollars, 35 millions de francs; alors que la première Compagnie française

avait racheté ce chemin de fer pour quelque 93 millions. Ces marchandages eurent l'effet qu'on en espérait ; il y eut une crise dans le conseil d'administration de la Compagnie de Panama ; et, par télégraphe, ce conseil offrit d'accepter les 40 millions de dollars contre tout son actif.

Nous verrons dans un prochain chapitre comment les États-Unis avaient mené de front les négociations avec la Colombie d'abord, puis avec la République de Panama nouvellement formée. Il nous suffit de rappeler ici comment s'est terminée l'action des Français au canal de Panama. En avril 1904, l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie nouvelle a approuvé la vente faite au Gouvernement Américain, le liquidateur de l'ancienne Compagnie ayant déjà donné son adhésion. Dès ce moment, la Compagnie nouvelle n'a plus eu qu'à se mettre en liquidation, pour répartir l'actif à ses intéressés. Les 40 millions de dollars versés par les États-Unis, mettons 210 millions de francs, ont été répartis pour 77.400.000 francs à la Compagnie nouvelle, qui a ainsi trouvé une belle rémunération du capital qu'elle avait exposé, et pour 128.600.000 francs à la liquidation de l'ancienne Compagnie. D'ailleurs, la Compagnie nouvelle avait en caisse environ 10 millions de francs. Rappelons d'un mot que son capital nominal était de 65 millions de francs. Bien entendu, les actionnaires de l'ancienne Compagnie n'avaient rien à recevoir, les obligataires ont reçu environ 12 pour 100 du montant de leurs créances.

QUATRIÈME PARTIE

L'ŒUVRE AMÉRICAINE

CHAPITRE IX

LES PROJETS AMÉRICAINS ET LES TRAITÉS AVEC LA GRANDE-BRETAGNE

Nous avons indiqué dans quelles circonstances, sous quelles influences politiques, géographiques, économiques, sociales, a commencé de se faire aux États-Unis l'évolution des idées vers une route maritime à travers l'un des deux isthmes possibles, Nicaragua ou Panama. Nous avons expliqué du reste comment une solution au moins provisoire, et à notre avis bien meilleure, avait été trouvée sous la forme d'une voie ferrée, le chemin de fer de Panama. Et il est assez curieux de rappeler au moment où nous écrivons, c'est-à-dire à l'instant où les États-Unis viennent de signer avec le Nicaragua un

véritable traité de protectorat, que, tandis que la Confédération américaine traitait avec la Nouvelle-Grenade, cet État du Nicaragua avait tenu à signer avec la puissante Confédération un marché lui concédant un droit exclusif d'établir des routes ou des voies d'eau à travers son territoire. Du reste, le Nicaragua entendait demander en échange aux États-Unis de le défendre contre toute agression étrangère. C'était plus que le gouvernement de Washington n'en voulait alors accorder; la doctrine de Monroë n'avait pas encore pris la forme définitive qu'elle affecte à l'heure présente. C'est ce que fait remarquer M. Forbes Lindsay; pendant que, de son côté, M. William Burr, dans l'étude que nous avons eu souvent occasion de citer et même de mettre à contribution, note que les négociations qui se sont poursuivies à ce sujet en 1849, entre le Nicaragua et les États-Unis, ont servi de prélude au traité entre la Grande-Bretagne et la Confédération, traité de 1850 appelé Clayton-Bulwer, du nom même de ses négociateurs.

Il est impossible d'isoler ce premier traité de la Grande-Bretagne avec les États-Unis; de l'ensemble des études faites par la Confédération, des projets dressés par elles ou par certains de ses citoyens, en vue du creusement d'un canal à travers l'isthme. Il est donc tout naturel que nous indiquions immédiatement les clauses principales de ce traité de 1850. Le motif pour ainsi dire de la conclusion de ce traité fut la prétention émise par la Grande-Bretagne, que les frontières de son territoire de la Côte des

Mosquitos devaient comprendre l'embouchure de la rivière San Juan ; rivière que l'on avait considérée comme le seul terminus et débouché pratique du canal de Nicaragua dont on parlait beaucoup à cette époque. D'autre part, les Anglais essayaient de s'assurer la possession de la baie de Fonseca, dont l'utilisation avait été également envisagée pour la construction du canal en question. La Confédération américaine fit tout ce qu'elle put pour arrêter les prétentions de la Grande-Bretagne ; et les deux pays furent bien près d'en venir aux mains. Le traité Clayton-Bulwer vint résoudre la difficulté en 1850. D'ailleurs, pour comprendre entièrement les clauses de ce traité en question, il faut se rappeler qu'une Compagnie américaine, en 1829, avait obtenu du Nicaragua une franchise, c'est-à-dire une concession pour un canal à navires à travers son territoire. Ce traité venait donc accorder une véritable protection à la Compagnie en question. C'est qu'en effet, son dispositif principal spécifiait que chacune des puissances contractantes ferait ce qu'elle pourrait pour pousser à la construction d'un canal du Nicaragua, notamment en fournissant aide à toute compagnie dotée d'un capital convenable, et qui pourrait obtenir une concession dans le but de construire un canal. D'ailleurs, le traité de 1850 ajoutait que chacun des deux pays s'engageait à ne pas construire un canal interocéanique sans l'assentiment de l'autre ; et le principe était posé pour la première fois que, en ce qui concernait le transit de toutes les nations, les navires de tous les pavillons

seraient traités sur le pied d'égalité. Nous aurons à nous rappeler cette clause, quand nous verrons les États-Unis préparer la tarification du nouveau canal maritime, et décider, en dépit de ce traité, et en dépit d'une autre signature qu'ils ont apposée sur un acte ultérieur, de ménager en ces matières un privilège formel à leurs ressortissants.

Le traité Clayton-Bulwer ne se contentait pas de garantir la neutralité du canal interocéanique ; il admettait par avance que le contrôle en fût partagé entre l'Angleterre et les États-Unis. En principe, le traité visait principalement le canal qui se construirait sur le territoire du Nicaragua ; cela parce qu'il existait en fait une compagnie ayant obtenu cette concession ; mais il devait s'appliquer à toute entreprise similaire à travers l'Amérique Centrale. Il était spécifié expressément que non seulement chacune des deux nations ne chercherait point à s'assurer le contrôle exclusif du canal, mais qu'elle ne devrait construire aucune fortification sur son parcours. On peut dire sans exagérer que les États-Unis n'ont pas été longs à se repentir de la signature du traité ; ils ont essayé de le faire modifier en grande partie à une date que nous allons indiquer dans quelques instants, à un moment parfaitement choisi pour obtenir quelque chose de plus de la Grande-Bretagne : une renonciation partielle aux avantages qui lui avaient été concédés de la sorte. L'égalité des sujets des divers autres États en matière d'utilisation du canal était établie à la condition que l'État auquel ressortiraient les personnes

intéressées, apporterait au canal un patronage analogue à celui qui devait lui être donné par les États-Unis et la Grande-Bretagne. En principe et de plus, le traité s'appliquait aussi bien à un chemin de fer, ou à une route à établir, qu'à une voie maritime.

Nous avons laissé entendre que la Compagnie du canal de l'Atlantique au Pacifique dont la création avait presque motivé le traité de 1850, s'aperçut promptement que les divers parcours proposés pour le canal de l'isthme n'étaient pas étudiés sérieusement. Et comme conséquence, elle confia au colonel Childs la mission de procéder à une exploration complète, de se livrer à des estimations de dépenses aussi approchées que possible. Le colonel Childs conclut tout de suite en faveur du lac Nicaragua, avec utilisation de la rivière San Juan. La route qu'il recommandait représentait un développement, nous l'avons déjà fait remarquer, de près de 300 kilomètres.

D'année en année, les préférences des Américains s'accusèrent pour la voie du Nicaragua; bien que celle de Panama eût été étudiée par M. le capitaine Lull et M. Menocal, dont nous avons déjà cité le nom, en 1875. La commission du canal interocéanique américaine se prononça nettement en faveur de la route du Nicaragua, aboutissant d'une part à Greytown et d'autre part à Brito. Il est évident que, du moment où une compagnie française se créait pour l'établissement du canal de Panama, les Yankees ne pouvaient manquer de garder leurs préférences pour une autre voie. Ce qui prouve que ces

préférences n'étaient pas très éclairées et motivées, c'est que, jusqu'en 1884, il ne se fit plus d'études sérieuses relativement à la route du Nicaragua. En 1884, les États-Unis traitèrent avec l'État de Nicaragua : ce fut le traité Frélinghuysen-Zavala, qui donnait à la Confédération le droit de construire un canal maritime, suivant le tracé qu'elle choisirait. M. Menocal se fit le protagoniste de l'exécution de ce canal ; et nous nous rappelons toutes les brochures, toutes les études qu'il a publiées à ce sujet, au moment même où la Compagnie française allait entamer ses travaux et ne paraissait pas encore devoir les interrompre de façon si brusque et si rapide. M. Menocal dressa lui-même un tracé tout nouveau, différant profondément de celui qui avait été indiqué en 1875 par le capitaine Lull ; il en revenait au parcours qui avait été indiqué par le colonel Childs. Il s'agissait d'établir un canal large de 22 m. 50 et profond de 4 m. 50 ; il suivrait la rivière San Juan depuis le lac jusqu'à Ochoa, sur une longueur d'une soixantaine de kilomètres. En ce point, on construirait une digue susceptible d'élever le plan d'eau de la rivière à 33 mètres au-dessus du niveau de la mer, et au niveau même du lac. Le canal sortant de la digue se dirigerait légèrement vers le nord, atteindrait la vallée du Leseado, dont il emprunterait le cours jusqu'à Greytown. En fait, le traité de 1884 que nous venons de citer ne fut pas ratifié par le Sénat américain ; mais M. Menocal obtint, en 1888, une concession non seulement du Nicaragua, mais du Costa-Rica, qui lui permit de constituer la

Compagnie du canal maritime du Nicaragua, directement opposée, comme on le voit, à notre Compagnie française. Des évaluations très optimistes portaient à moins de 200 millions de francs le coût du canal, sans tenir compte, il est vrai, des intérêts et des charges diverses.

L'exécution de ce canal tenait fort au cœur des Américains ; le fait est que, en 1889, le Congrès de la Confédération avait enfin décidé que les travaux s'exécuteraient ; de son côté, la Compagnie avait recueilli des fonds assez importants, et elle s'était livrée à certains travaux préliminaires, ainsi que nous l'avons dit, pour montrer qu'il ne s'agissait pas seulement d'une menace contre les Français, d'une concurrence à faire miroiter à leurs yeux, afin d'obtenir la vente à bon marché des travaux déjà exécutés. En fait, l'enthousiasme était néanmoins artificiel ; les ressources de la Compagnie étaient fort insuffisantes ; elle fut obligée de cesser ses opérations pour ne jamais les reprendre. A ce moment, il est vrai, bien des gens avaient demandé au Gouvernement d'intervenir officiellement dans la construction du canal, ainsi que cela devait se faire plus tard. Les demandes, les tendances, les réclamations n'eurent aucun effet jusqu'en 1895. Alors, le Congrès américain chargea le président même de la Confédération de choisir trois ingénieurs, qui formeraient une commission ; celle-ci aurait charge d'aller étudier sur place les possibilités d'exécution et le prix de revient probable du canal sur le territoire du Nicaragua. D'ailleurs, la commission ne poursuivit

qu'assez peu de temps ses travaux, et le rapport qu'elle déposa fut de pure forme : il annonçait qu'elle avait été dans l'impossibilité de réunir les éléments essentiels à l'exécution du canal, ou tout au moins à l'évaluation du coût de son creusement et de ses chances d'avenir.

Comme conséquence, une nouvelle commission, dite du canal de Nicaragua, fut nommée par le président de la Confédération, sur nouvelle autorisation du Parlement; et cette commission put déposer un rapport au mois de mai 1899. Elle estimait que les travaux exécutés donnaient des éléments à peu près complets sur la construction même du canal au point de vue matériel; mais elle avouait qu'on était dans l'impossibilité d'indiquer le meilleur tracé à suivre, si l'on se plaçait principalement au point de vue financier. Par un hasard tout à fait curieux, et précisément à un instant où la liquidation de la première Compagnie de Panama passait par des phases difficiles, où rien ne pouvait amener les actionnaires et le liquidateur à prendre aucune décision relativement à l'achèvement des travaux; le Gouvernement des États-Unis sembla le plus décidé à construire un canal d'après ses propres plans, à ses propres frais, comme le fait remarquer M. Burr. Toutefois, et c'est encore bien caractéristique, la Confédération américaine avait déclaré que l'on n'était pas encore en mesure de déterminer le tracé le mieux approprié à la construction d'un canal maritime à travers l'isthme; et la commission du canal de l'isthme constituée en 1899, commission comprenant M. Burr,

le professeur Emory R. Johnson et d'autres, fut chargée d'étudier les divers tracés possibles, notamment le tracé de Nicaragua, mais aussi celui de Panama. Sans doute, la commission envoya dans les deux régions où l'on envisageait la possibilité de créer un canal, des groupes d'ingénieurs chargés d'étudier les lieux, de dresser des devis ; elle confiait des missions analogues pour la région de Darien. Mais elle entraînait également en relations avec les représentants de la Compagnie nouvelle du canal de Panama, afin de chercher à traiter avec elle, parce qu'elle connaissait ses embarras, et, il semble vraisemblable d'ajouter, son désir de vendre ce qui restait des travaux du canal et la concession. Sans doute aussi la même commission négociait pour obtenir des concessions des Gouvernements du Nicaragua, du Costa-Rica, de la Colombie. Mais il est bien certain que ce qui dominait dans les préoccupations des Américains, c'était l'esprit de *roublardise* (qu'on excuse le mot, les Américains eux-mêmes ne s'en froisseront aucunement, puisqu'ils mettent un certain amour-propre à *rouler* les gens) ; il s'agissait principalement, à notre avis, de faire beaucoup de *bluff*, pour intimider la nouvelle Compagnie du canal, les Français en général ; pour s'appropriier les travaux faits, devenir les maîtres de la concession de Panama, et même les maîtres du canal, en violant complètement les engagements antérieurement pris.

Ce qui nous semble bien prouver l'esprit de *roublardise*, le désir que l'on avait d'agiter un épouvan-

tail sous la forme d'un canal concurrent qui aurait pu se construire, c'est que la commission du canal créée aux États-Unis continua ses études, tandis que des pourparlers avaient été engagés avec la Compagnie nouvelle française. On modifiait les plans primitifs de M. Menocal, en ce qui concernait la route du Nicaragua. On prévoyait pour ce canal 4 écluses avec des ascenseurs, certains donnant une différence de niveau de plus de 10 mètres; la longueur totale du parcours devait être de 293 kilomètres environ, dont près de la moitié en emprunt du lac de Nicaragua. On avait, d'autre part, dressé un projet nouveau pour le parcours de Panama, afin de laisser de l'espoir à la Compagnie française. Dans ce projet, on recommandait la construction d'une digue en maçonnerie à Bohio, de manière à relever le niveau du bief supérieur à 27 mètres environ au-dessus du niveau de la mer, à emmagasiner les crues du Chagres; il devait y avoir deux écluses à Bohio, deux autres à Pedro-Miguel, enfin une autre à Miraflores. On reconnaissait du reste que les dépenses par la route de Panama seraient beaucoup plus faibles que par celle du Nicaragua : 144 millions de dollars au lieu de 190 environ. Mais la commission du canal de l'isthme concluait en faveur de la route du Nicaragua, soi-disant parce que les négociations avec la nouvelle Compagnie de Panama n'avaient pu donner de résultats.

En parlant tout à l'heure de roublardise de la part des États-Unis, nous avons laissé entendre, par ailleurs, que la mauvaise foi ne devait pas leur être

étrangère. Le fait est que, dès 1898, dès leur succès dans la guerre contre la misérable Espagne, dans leur désir d'expansion, de développement militaire et de conquêtes, les Américains cherchèrent les moyens de s'assurer le contrôle exclusif du canal, c'est-à-dire de réduire à néant les engagements et les garanties de neutralité qui se trouvaient écrits dans le traité Clayton-Bulwer. Par une heureuse fortune pour la Confédération, il lui était possible de mettre à profit la situation assez difficile dans laquelle se trouvait la Grande-Bretagne. Elle était en effet engagée dans la guerre dite des Boers. Tant et si bien que l'Angleterre accepta les exigences de la Confédération, et même consentit de nouvelles concessions que réclama le Sénat des Etats-Unis. Il est vrai que la Grande-Bretagne est volontiers en coquetterie avec les Etats-Unis de l'Amérique du Nord. Toujours est-il que cette renonciation partielle aux avantages que donnait le traité Clayton-Bulwer, fut consacrée par le traité dit Hay-Pauncefote. Nous avons constaté sans beaucoup de surprise que M. Lindsay, dans son volume si favorable aux Etats-Unis, a semblé éviter de parler de ce traité Hay-Pauncefote.

Les premières négociations engagées en vue de ce que voulaient obtenir les Etats-Unis, commencèrent en février 1900; et c'est grâce au Secrétaire d'Etat M. Hay qu'une première convention fut signée, en vertu de laquelle il était spécifié que le canal pourrait être construit sous les auspices du Gouvernement des Etats-Unis, soit entièrement à ses frais, par dons ou prêts d'argent à des individus ou à des

sociétés, soit par souscriptions ou achats d'actions. L'Angleterre renonçait formellement au droit de contrôle qui lui avait été accordé en commun avec les États-Unis, par le traité de 1850 ; la Confédération, du fait même qu'elle assurerait la construction du canal, directement ou indirectement, aurait, comme conséquence, le droit exclusif de régler l'exploitation du dit canal et d'assurer son administration. Toutefois, le principe de ce que l'on appelle la porte ouverte était maintenu expressément. Dans la convention, en effet, les États-Unis avaient reconnu accepter les mêmes conditions de neutralité que celles qui sont établies pour la libre navigation du canal de Suez, en vertu de la convention de Constantinople du 18 octobre 1888. Cela signifie que le canal doit être libre et ouvert aux navires de commerce et de guerre de toutes les nations, en observant cette règle dans des termes d'entière égalité. La convention ajoute qu'il n'y aura aucune *discrimination*, aucune différence aux dépens d'une nation, ou des citoyens ou sujets d'une nation quelconque, en ce qui concerne les conditions ou charges du trafic, ou à tout autre point de vue. Elle ajoute que ces conditions et ces charges de trafic doivent être justes et équitables. Les débats mêmes qui précédèrent le vote du traité Hay-Pauncefote au Parlement américain, et qui donnèrent pourtant lieu à certaines modifications du texte primitif, manifestèrent bien dans quel esprit cette convention était signée, la portée que l'on donnait à cette clause d'égalité. On avait dit avec raison qu'il s'agissait,

dans l'esprit des hommes politiques qui l'avaient signée, de faire que la nouvelle voie interocéanique fût construite pour le bénéfice du monde entier, au profit de l'humanité, suivant les mots du Président Cleveland. Il était donc reconnu en principe, de la façon la plus formelle, que le canal ne devait pas devenir une arme politique ou militaire, pas même économique, au profit des États-Unis, et aux dépens de telle ou telle autre nation. Il est bon de rappeler que, lors de la discussion du traité tel qu'il avait été dressé d'abord, discussion poursuivie au Sénat, celui-ci avait repoussé à une forte majorité un amendement de M. Bard, tendant à réserver aux États-Unis le droit de *discriminate* en faveur du cabotage national, d'accorder aux caboteurs des conditions spéciales. Le Sénat n'admettait donc pas qu'on pût interpréter le traité comme donnant aucune possibilité de faveurs pour ce cabotage. Qu'on ne vienne pas dire d'ailleurs que le respect de ce traité pouvait porter, en quoi que ce fût, préjudice à l'exploitation du canal; puisqu'il était bien établi formellement que les divers États devraient observer les conditions imposées et acquitter les droits de passage établis (à condition qu'ils fussent égaux). Aussi bien, le Sénat américain, dans son désir de faire du traité une convention aussi avantageuse que possible pour la Confédération, avait ajouté aux conditions portant sur la neutralité, la liberté de navigation pour tous, l'interdiction de tout acte de guerre dans le canal, l'interdiction également de bloquer le canal même, une clause qui spécifiait que : il est entendu

qu'aucune des conditions et stipulations précédentes ne s'appliqueront aux mesures que les États-Unis auront jugé utile de prendre en vue d'assurer, par leurs propres forces, la défense de la Confédération et le maintien de l'ordre public. C'était pourtant une clause assez dangereuse, puisque le respect de cette neutralité, la consécration de la liberté du passage des navires des diverses nationalités dans le canal étaient en somme quelque peu soumises à la discrétion du Gouvernement des États-Unis. Nous avons expliqué comment et dans quelles conditions spéciales la Grande-Bretagne avait dû subir ces restrictions aux avantages à elle concédés par le traité de 1850.

En étudiant de plus près l'exécution même du canal, nous constaterons la réalisation d'un véritable plan militaire, sous forme de fortifications établies aux deux entrées du canal ; en examinant également les conditions dans lesquelles la tarification a été prévue, les faveurs réservées à certaines classes de bateaux américains, et le reste, nous verrons que la mauvaise foi des Américains s'est accusée de la façon la plus nette. Ils n'ont pas voulu se contenter des avantages qu'ils avaient arrachés à la Grande-Bretagne, en 1900, sous la forme du traité Hay-Pauncefote. Ils ont cherché des interprétations tortueuses de ce traité ; ils ont prétendu que les États-Unis avaient bien spécifié qu'il n'y aurait pas de discriminations entre les navires des différentes nations étrangères, que tous les bateaux des divers pays seraient traités de la même façon ; mais que les

discriminations n'étaient point interdites en faveur de leur propre pays. Sir Edward Grey a fait justice de cette mauvaise foi. Ajoutons que, aux États-Unis mêmes, il s'est trouvé pas mal de gens pour flétrir la façon dont la Confédération violait sa signature. C'est le cas du Président Murray Butler, de la Columbia University de New-York.

Pour constater cette mauvaise foi, on pourrait ajouter cette impudeur, on n'aurait qu'à parcourir l'étude intitulée : *Le Panama Economique*, due à l'Amiral A. T. Mahan. Dans son langage grandiloquent habituel, il affirme qu'il est normal que le canal appartienne aux États-Unis, puisqu'aucun Etat n'a d'intérêts aussi considérables qu'eux dans les deux Océans ; il ajoute qu'il est nécessaire que le possesseur prenne des mesures pour empêcher éventuellement un adversaire de s'emparer du canal. C'est sa façon d'interpréter la convention de Suez et l'application qu'on a voulu formellement en faire au canal de Panama. Il dit que la charge des États-Unis est plus lourde que celle de tous les autres Etats ; nous le reconnaissons. Mais ce n'est pas ce qui justifie cette façon de faire. Aussi bien l'Amiral Mahan aurait-il pu, depuis longtemps, s'attribuer la paternité du mot si connu de Bismarck ; pour lui comme pour le célèbre homme d'État allemand, la force est ce qu'il y a de plus respectable.

Nous reviendrons inévitablement sur ce côté de la question, quand nous examinerons les fortifications du canal, le rôle militaire qu'on lui réserve, et aussi la tarification qu'on a adoptée pour lui.

CHAPITRE X

LA DÉCISION DÉFINITIVE LA FORMATION DE LA RÉPUBLIQUE DE PANAMA

Que l'on ne s'étonne pas, si nous paraissions attacher une grande importance à la constitution de la nouvelle petite république de Panama, alors qu'il semble s'agir là simplement d'une question économique, sociale, géographique si l'on veut, mais ne se rattachant pas au problème de la nouvelle voie maritime auquel nous consacrons ce livre. En fait, cette création de la République de Panama a été la condition pour ainsi dire indispensable de l'intervention des États-Unis, de la prise de possession des travaux exécutés, et de l'établissement par eux d'une nouvelle voie maritime qu'ils voulaient être complètement à eux. Nous allons voir que la minuscule république est venue juste à point pour donner facilement à la Confédération américaine une

hégémonie sur une partie de l'isthme de Panama, et lui permettre de faire de la nouvelle voie maritime surtout une voie militaire, sur laquelle elle a pleine domination matérielle et même politique.

Les deux questions sont intimement liées : achat de l'actif de la nouvelle compagnie Française, c'est-à-dire des anciens travaux exécutés par les Français, des concessions obtenues par eux ; création dans l'isthme d'une petite puissance politique s'abandonnant complètement aux volontés de la Confédération, tout en en tirant un bénéfice pécuniaire. Ce qui montre bien le lien intime qui réunit ces deux faits, c'est qu'un des actionnaires de la nouvelle Compagnie de Panama, actionnaire qui avait été un des entrepreneurs et aussi un des débiteurs de la compagnie en question, (de ces débiteurs que nous avons signalés comme fournissant en partie le capital de cette nouvelle compagnie, en compensation de leur dette propre vis-à-vis de la liquidation,) M. Bunau-Varilla, a été mêlé de la façon la plus intime à la constitution de la nouvelle République, à la petite révolution qui est survenue de façon très opportune en Colombie. Il a pris part prépondérante au traité tout à la fois de protection et de concession qui est intervenu entre la nouvelle république et celle des États-Unis.

Nous avons expliqué par le menu, et presque à deux reprises, du moins à deux points de vue différents, les conditions dans lesquelles, et grâce auxquelles la Confédération américaine réussit à se faire donner à bas prix l'actif des deux compagnies

dites du canal de Panama. Nous avons montré comment la Confédération s'était servie de la menace d'un canal Nicaraguaïen pour activer la décision du liquidateur du canal. Quand la liquidation, par la voix de la compagnie nouvelle du canal, en fut arrivée à offrir de vendre aux États-Unis tout ce qui lui appartenait dans l'isthme, aussi bien les dessins et les rapports, que les travaux exécutés : la Commission de l'isthme nommée par le Président s'empressa de présenter à celui-ci un rapport supplémentaire ; lequel insistait sur ce que, dès lors, le choix s'imposait de la voie du Panama comme la plus avantageuse. C'est le 4 mai 1904 que cette cession fut faite par la compagnie du canal aux États-Unis. C'est une date à se rappeler, au point de vue Français comme au point de vue Américain.

Ainsi que nous l'avons expliqué antérieurement, mais en quelques mots seulement, les États-Unis étaient arrivés à causer un véritable affolement dans le Conseil d'administration de la Compagnie du Panama ; et l'offre de cession de l'actif, moyennant les 40 millions de dollars que la commission isthmique était venue proposer à la compagnie nouvelle, fut envoyée aux États-Unis, ou plus exactement à l'amiral Walker, président de la commission, par télégraphe. C'était le moment où un projet de loi, dit projet Hepburne, était soumis à la Chambre des représentants des États-Unis en vue de l'exécution du canal du Nicaragua. Toutes les choses avaient été bien ménagées pour agir sur la liquidation du canal. Même à lire le volume que nous avons cité si sou-

vent déjà, de M. Lindsay, volume encore une fois très nettement hostile à l'œuvre française, on sent parfaitement que les Américains ont tout fait pour intimider le liquidateur du canal, et se sont livrés à de véritables marchandages. Ils avaient eu l'habileté de mettre en avant la commission du canal isthmique pour demander à la Compagnie nouvelle du canal de Panama des propositions au sujet d'une vente possible. Celle-ci était donc amenée à se découvrir, alors que la commission n'avait aucune autorité pour accepter une offre, et qu'elle cherchait simplement à se procurer des renseignements sur le prix auquel on pourrait amener les intéressés à céder l'œuvre du passé. C'est en vain que la Compagnie nouvelle essaya d'évaluer globalement la valeur de tout son avoir à 110 millions de dollars, en spécifiant qu'elle se soumettrait volontiers à un arbitrage, à une évaluation d'experts, pour tous les chapitres de cet avoir que les représentants des États-Unis trouveraient estimés de façon exagérée. M. Lindsay reconnaît que les évaluations étaient tout à fait raisonnables. Il semble d'ailleurs, et d'après ce qu'il en dit également, que les membres de la commission américaine avaient reconnu pleinement que ce chiffre n'était pas exagéré en lui-même; mais ils paraissent avoir considéré comme leur devoir, ainsi que cela arrive souvent de la part de certains fonctionnaires désireux de prendre malgré tout les intérêts de l'administration, de profiter sans merci de la situation désespérée dans laquelle se trouvaient la Compagnie nouvelle et l'entreprise

Française. Ils n'avaient point à traiter avec le Gouvernement français, qui se désintéressait complètement de Panama à ce moment ; et ils ont pu, dans ces conditions, ménager aux États-Unis une bonne affaire, du moins si on la considère en elle-même, sans songer aux dépenses formidables dans lesquelles la Confédération a été entraînée, pour arriver à exécuter le canal dont elle avait ainsi racheté à très bon marché les premiers travaux. Il ne faut pas perdre de vue les conditions exceptionnelles du rachat, ce rachat pour un morceau de pain, comme on l'a dit ; et le canal eût coûté autrement cher aux Américains s'ils n'avaient pas pu se procurer, moyennant cette faible somme de 40 millions de dollars, tous les travaux faits, toute l'expérience acquise, et le reste.

Munie de la connaissance plus approfondie de la question qu'elle avait pu acquérir en se mettant en contact avec la Compagnie nouvelle, la commission isthmique présenta, en 1901, au président de la Confédération américaine un rapport détaillé. Dans le but auquel nous faisons allusion tout à l'heure, d'amener les Français à vendre aussi bon marché que possible tout ce qu'ils possédaient, concession, travaux, etc., la commission avait oublié, de propos délibéré, de mentionner le détail des dépenses, des évaluations et du devis de rachat possible que lui avait soumis la compagnie française. Elle notait bien le chiffre de 109.141.000 dollars correspondant aux prétentions de cette compagnie, en vue de transférer sa concession à la Confédération ; mais elle

semblait ne faire aucunement état de ce chiffre, le considérer comme négligeable. Et elle mettait en regard ses évaluations personnelles, qui ne dépassaient pas les fameux 40 millions de dollars auxquels il a été déjà fait allusion ici à plusieurs reprises. C'est dans ce rapport, à ce moment, pour terminer de jeter l'inquiétude dans l'esprit des représentants français du canal de Panama, que la commission, en dépit de l'évaluation si faible du prix de rachat possible des travaux exécutés et de la concession obtenue jadis, affirmait néanmoins que la route la plus pratique, la plus aisée pour la construction d'un canal isthmique à mettre sous le contrôle de l'administration des États-Unis, à devenir sa réelle propriété, devait être la voie du Nicaragua. C'est cette partie du rapport de la commission qui jeta l'affolement, comme nous l'avons dit, chez les intéressés Français, et les amena à prendre la décision qui s'est traduite par le fameux télégramme. Les Américains avaient obtenu ce qu'ils désiraient. La commission du canal isthmique conclut immédiatement à l'inverse de ce qu'elle avait dit quelques mois auparavant : la route la plus pratique et la plus aisée à construire pour un canal isthmique sous le contrôle de l'administration et la pleine propriété des États-Unis, était celle que l'on connaissait sous le nom de route de Panama.

Le tour était joué. Et, dans le courant de juin 1902, un projet de loi Spooner fut voté successivement par le Sénat et par la Chambre des États-Unis, qui décida définitivement du sort du canal interocéanique,

au point de vue du principe tout au moins. Cette loi approuvait le rachat de tout l'actif de la compagnie française et la construction finale du canal de Panama, c'est-à-dire son achèvement par le Gouvernement des États-Unis. Suivant les habitudes américaines, c'était le président de la Confédération qui était autorisé à acquérir les propriétés et droits formant l'actif de la Compagnie nouvelle du canal, pour une somme ne devant pas excéder 40 millions de dollars ; il était également autorisé à négocier avec le Gouvernement Colombien, en vue d'obtenir de celui-ci le contrôle perpétuel du territoire destiné au creusement et à l'exploitation du canal. La même loi avait chargé également le Président de nommer personnellement sept membres qui constitueraient une commission spéciale, ayant mission de diriger l'exécution des travaux de creusement et d'achèvement de la nouvelle voie maritime.

Nous avons vu comment les 40 millions de dollars ont été payés à la Compagnie nouvelle et aux anciens obligataires de l'ancienne Compagnie. Les actionnaires de la Compagnie nouvelle n'ont pas en somme fait une mauvaise affaire. Mais, pour que ce rachat eût une valeur réelle, il fallait que les États-Unis obtinssent du Gouvernement Colombien une substitution à leur profit, une concession à laquelle la loi Spooner avait fait allusion dans son texte. Aussi bien, dès le mois de mars 1901, et dans son intérêt, pour faciliter la vente qu'elle avait déjà en vue, la Compagnie nouvelle du canal avait obtenu du Gouvernement Colombien l'autorisation de négocier

cier avec les États-Unis, dans le but de lui vendre sa concession ; la Colombie elle-même avait chargé son ministre plénipotentiaire à Washington de négocier avec la Confédération, pour préparer la cession dont il s'agissait.

Qu'on ne s'étonne pas de la facilité avec laquelle la Colombie semblait se disposer à voir un gouvernement étranger se substituer à une compagnie privée, pour créer sur son territoire une voie maritime artificielle. Comme on l'a dit avec beaucoup de raison, les politiciens de ce pays, comme les politiciens de beaucoup de républiques, notamment dans l'Amérique du Sud, avaient pris l'habitude fort agréable de tirer des bénéfices pécuniaires des concessions accordées par le Parlement ; nous avons vu comment, à plusieurs reprises, et la première compagnie de Panama, et la seconde, pour obtenir des concessions ou des renouvellements de concessions, avaient été obligées d'accorder au gouvernement des sommes assez rondes qui ne rentraient sans doute pas complètement toutes dans les fonds du Trésor. Toujours est-il que, dès 1903, le Secrétaire d'État américain Hay (celui dont nous avons déjà prononcé le nom) et le Docteur Herran avaient signé, au mois de janvier, un traité auquel on avait donné leur nom, et qui avait pour but d'assurer aux États-Unis le droit de construire un canal à travers l'isthme en même temps que d'exercer une juridiction pleine et perpétuelle sur une bande de territoire, là où le canal traversait cet isthme. On avait spécifié une redevance pécuniaire en échange de cette concession

si avantageuse et si anormale : les États-Unis devaient payer 10 millions de dollars, autrement dit plus de 50 millions de francs, à la Colombie. Nous trouvons déjà à ce moment la fameuse bande de territoire, il est vrai de 6 milles de largeur, autrement dit plus de 9 kilomètres et demi, qui a été finalement accordée à la Confédération américaine par la nouvelle petite république de Panama. Cette cession aux États-Unis était prévue pour une période de 100 ans avec renouvellement à la volonté de la Confédération, autrement dit à perpétuité. Les deux villes de Colon et de Panama n'étaient pas abandonnées à la Confédération américaine, mais on cédait à celle-ci 4 petites îles dans la baie de Panama, susceptibles de commander l'entrée du canal. C'est seulement nominalement que la Colombie gardait la souveraineté du territoire concédé ; les États-Unis exerçaient tous droits d'administration, d'exploitation, en même temps que d'aménagement des ports de Colon et de Panama ; leur juridiction maritime s'étendait à 3 milles marins des deux ports. On avait d'ailleurs prévu l'application toute naturelle des garanties de neutralité qui avaient été spécifiées, non seulement en 1850 dans le traité entre les États-Unis et la Grande-Bretagne, mais encore en 1901, dans le fameux traité Hay-Pauncefote. La Colombie, comme condition de cette concession, avait demandé aux États-Unis de s'engager à terminer le canal dans les dix années, si c'était un canal à écluses, ou dans les vingt années pour un canal à niveau.

En dépit des 10 millions de dollars qui avaient

été prévus par ce traité, en dépit également d'une annuité de 250.000 dollars qui devait être versée à la Colombie neuf ans après la signature du traité, le congrès de Colombie ne se montra point satisfait : certainement parce qu'il espérait pouvoir obtenir davantage, se livrer lui aussi à des marchandages, étant donné qu'en somme la concession faite aux Français n'avait plus longtemps à courir, puisqu'elle devait venir à échéance en 1904. On espérait inquiéter suffisamment les Américains pour les amener à payer plus cher les facilités que la Colombie consentirait à leur accorder de reprendre l'œuvre française. Il y avait bien eu une prorogation de 1904 à 1910 accordée à la Compagnie nouvelle du Panama, mais seulement par le pouvoir exécutif : à ce moment la représentation nationale était suspendue de fait, parce qu'on était en pleine révolution. En 1903, le congrès colombien ne manqua pas d'invoquer les circonstances exceptionnelles dans lesquelles cette prorogation avait été accordée, pour en contester et même en nier la validité. Il est évident que, si la Colombie, par ces temporisations, était parvenue à cette date de 1904, et qu'elle eût pu faire triompher sa thèse de l'échéance de la concession française, elle serait entrée automatiquement en possession de tous les travaux faits ; elle aurait pu alors imposer aux États-Unis un traité beaucoup plus avantageux pour elle. On a prétendu du reste que cette mauvaise volonté du Congrès colombien à ratifier le traité Hay-Herran, provenait aussi de ce que le parti d'opposition ne voulait pas voir le

parti au pouvoir se targuer de cette recette exceptionnelle de 10 millions de dollars. On prétend également que les grandes compagnies de chemins de fer transcontinentaux avaient agi près du gouvernement colombien, dans le désir qu'elles avaient de ne pas voir se réaliser la concurrence du canal de Panama. (Nous dirons comment, à notre avis, elles étaient complètement dans l'erreur en craignant cette concurrence.)

Les Yankees pensèrent qu'il y avait un moyen bien simple de triompher de cette opposition du Congrès Colombien, en s'adressant à ceux qui étaient directement intéressés, ou qui croyaient l'être, à la construction du canal de Panama : nous faisons allusion aux habitants mêmes de l'isthme, qui avaient considéré depuis longtemps que leur province était sacrifiée aux intérêts généraux de la Colombie. Ils se rappelaient notamment avec amertume que l'annuité versée par la compagnie du chemin de fer de Panama ne profitait que pour une part très faible à la province du même nom. De plus, celle-ci était désireuse de voir reprendre et continuer les travaux du canal, qui avaient fait, depuis bien des années, vivre ses habitants. Ces derniers décidèrent donc de constituer un État indépendant, en se mettant en insurrection contre le gouvernement central ; et c'est ainsi qu'à la fin de novembre 1903 fut proclamée l'indépendance de l'isthme et la création de la République de Panama. Ce mouvement séparatiste fut puissamment aidé par M. Bunau-Varilla, qui devint le ministre plénipotentiaire de M. Amador



LE DÉVERSOIR DE LA GRANDE DIGUE ET DU LAC DE GATUN

Guerrero, président de la nouvelle République de Panama.

Ceux qui connaissent le mieux tous ces événements, estiment que la révolution de Panama et le mouvement séparatif avaient été préparés, organisés par les États-Unis; que l'appui nécessaire avait été fourni par la Confédération; et c'est ainsi que M. Dumas fait remarquer que M. Bunau-Varilla lui-même rappelle que, le 20 août 1903, M. Amador Guerrero quittait New-York, qu'il arrivait dans l'isthme le 27, et que la révolution était faite le 3 novembre; alors qu'il avait dûment annoncé qu'elle aurait lieu avant le 4 novembre. Du reste, il ne faut pas oublier que les États-Unis sont réellement intervenus *manu militari* : le gouvernement colombien s'apprêtait à prendre des mesures pour réprimer l'insurrection, mais il rencontra les États-Unis. Ceux-ci avaient envoyé deux navires de guerre dans les eaux de Colon, et le président Roosevelt, qui ne s'est jamais fait faute de décisions violentes ou improvisées, a bel et bien reconnu, dans un message de janvier 1904, que des ordres formels avaient été donnés aux navires ainsi envoyés à la date du 2 novembre, la veille même de la révolution : ils devaient assurer le libre transit de l'isthme, tout en évitant, il est vrai, un conflit entre les forces du Gouvernement et les révolutionnaires; il était spécifié expressément aux commandants des bateaux d'empêcher le débarquement des troupes du gouvernement colombien. On avouera qu'une intervention plus formelle ne pouvait point se

faire. On a rappelé fort justement à ce propos que, là encore, nous nous trouvons en présence d'une interprétation d'assez mauvaise foi émanant des États-Unis : le président de la République invoquait le traité de 1848 que nous avons eu occasion de signaler. On mettait en avant le prétexte que les États-Unis, en vertu de ce traité, avaient acquis le droit d'assurer par tous les moyens le libre transit de l'isthme de Panama; mais on oubliait d'ajouter que l'administration s'était engagée à garantir la souveraineté de la Colombie sur le territoire dont il s'agissait. Aussi bien, le Gouvernement de la Colombie s'était rappelé cette clause du traité de 1848; il avait demandé au Gouvernement américain de protéger sa souveraineté dans l'isthme. Il promettait, en échange, de ratifier immédiatement le traité Hay-Herran, sans demander de majoration à son profit, en échange des concessions officielles accordées à la Confédération américaine.

On ne s'étonnera pas, après cela, s'il s'est signé facilement un traité entre les États-Unis et la nouvelle petite République de Panama, dans le but d'accorder à la Confédération américaine tout ce qu'elle demandait au sujet de la construction du canal, de son achèvement, de la pleine possession, de la maîtrise de la zone qu'elle jugeait nécessaire pour la création du canal. Le traité qui a été signé, et qui porte le nom de traité Hay-Bunau-Varilla, n'a guère été qu'une modification du traité Hay-Herran, mais avec des clauses plus favorables aux États-Unis; la zone concédée pour l'exécution du

canal, donnée en réalité à titre de véritable souveraineté aux États-Unis, a été portée de 6 à 10 milles (mille de 1.602 mètres). Ce n'est pas tout à fait sans difficulté que la ratification de ce traité a été obtenue du Parlement américain : des adversaires du président Roosevelt l'ont accusé de la façon la plus nette d'avoir suscité la révolution qui devait donner naissance à la création de la République. Nous devons dire que, parmi les sénateurs qui votèrent en faveur de la ratification du dit traité, il n'en manqua point pour reconnaître formellement qu'il avait été préparé dans ce qu'ils appelaient des circonstances véritablement outrageantes pour la dignité du peuple américain. Mais ils considéraient que c'était le meilleur traité qui pût être proposé aux États-Unis, le plus avantageux pour la Confédération ; et cela leur suffisait pour l'approuver. Cette approbation avait été précédée de la reconnaissance de la nouvelle République de Panama, ce petit État ayant été vite reconnu par toutes les nations. Ajoutons qu'un des articles de la constitution même de la République l'avait presque placée sous le protectorat américain, en spécifiant que le Gouvernement des États-Unis pouvait intervenir sur tous les points de la République, pour rétablir l'ordre et la paix publics au cas de troubles.

D'après les articles principaux du traité, les États-Unis devaient maintenir et garantir l'indépendance de la République. D'autre part, celle-ci accordait aux États-Unis, à perpétuité, l'usage, l'occupation et le contrôle de la zone nécessaire à la cons-

ritoire, entre la mer des Antilles et l'Océan Pacifique. Ce qui est très important à citer au point de vue de l'assainissement nécessaire de ces régions, c'est que les États-Unis avaient le droit de faire tous travaux d'égouts notamment, de distribution d'eau à Panama et à Colon, pour assurer une bonne hygiène. La concession de la compagnie nouvelle du canal et celle du chemin de fer étaient transférées au Gouvernement américain telles quelles.

Le port de Colon devait être à perpétuité port franc en ce qui concernait les marchandises à destination de l'intérieur même de la République. Enfin, en échange de tout cela, le Gouvernement des États-Unis s'engageait à verser à la République de Panama 10 millions de dollars et une annuité de 250.000 dollars, dont le versement commencerait neuf ans après la date de la convention. Il y avait enfin des clauses secondaires dont nous n'avons rien à dire.

C'est après s'être assuré ces dispositions avantageuses, que les États-Unis se sont mis à étudier d'abord, puis à exécuter ce qui devait devenir définitivement le canal de Panama.

CHAPITRE XI

LE PLAN PRIMITIF D'EXÉCUTION ET SES MODIFICATIONS

Comme le rappelait notre confrère de Belgique, M. F. Kraentzel, dans un travail sur le canal de Panama fait au Séminaire de géographie de l'Université de Liège, il est assez curieux de noter que, parmi les divers projets de Panama, le tracé est toujours resté le même, à part certains détails secondaires : il s'est toujours agi de partir de la baie de Limon, de rejoindre la vallée du Rio Chagres à Gatun, de suivre celui-ci jusqu'à Obispo, puis de longer la vallée de l'Obispo jusqu'au col de la Culebra; ensuite de suivre la vallée du Rio Grande, pour déboucher au sud de Panama, dans le Pacifique.

Néanmoins, pour se bien rendre compte des différences qui séparent le projet primitif de M. de

Lesseps du canal à écluses qui s'est finalement construit grâce aux Américains, il est bon de rappeler que ce canal de Lesseps devait être un canal à niveau, ne prévoyant même pas un éclusage, pour racheter la différence de niveau causée par les marées ; ce canal devait avoir une profondeur de 8 m. 50, de 9 mètres au plus, et une largeur au plafond comprise entre 22 et 24 mètres. Nous avons vu à quelle solution on était arrivé peu à peu ; d'abord à cause des difficultés d'exécution et des difficultés financières rencontrées par la première compagnie française ; nous avons constaté ensuite comment la Compagnie nouvelle était arrivée à un projet tout à fait différent. Il faut dire que, durant les longues années qui s'étaient écoulées depuis le début des travaux, les procédés d'exécution, de terrassement, de construction des écluses, en même temps que de construction du canal même, enfin les besoins de la navigation s'étaient particulièrement transformés.

Immédiatement, et avec raison, les Américains songèrent qu'il était absolument nécessaire de construire une voie d'eau qui serait en état de répondre aux plus grands navires que l'on pouvait s'attendre raisonnablement à voir construire au moins pendant un certain temps. Comme les Yankees ont l'habitude de faire grand (ce qui a quelquefois des inconvénients, mais ce qui peut avoir aussi de réels avantages), la commission qui eut à examiner le projet de canal et à mettre au point le projet définitif, dans ses plans, dut envisager les choses sous

un angle très vaste. Il faut songer que cette commission, du fait même que les Américains voulaient trouver dans le canal une voie militaire beaucoup plus que commerciale, du fait aussi qu'ils attachaient à son exécution une importance d'amour-propre et que le côté pécuniaire les laissait un peu indifférents, n'était plus obligée de se tenir dans les limites de ce qu'on peut appeler les possibilités commerciales. Les deux compagnies françaises, surtout la première, qui, elle, avait eu le profond désir d'exécuter le travail, avaient été malgré tout forcées de poursuivre l'économie, et de tâcher de faire du canal une entreprise payante. Pour la commission américaine, tout au contraire, la considération primordiale était de faire de ce canal une voie comode, sans avoir considération presque à son coût d'exécution. C'est d'ailleurs pour cela, comme le dit M. Forbes Lindsay, que des améliorations nombreuses et des additions ont été apportées en cours d'exécution au plan qui avait été dressé, même après de longues études; c'est ce qui a en partie amené ce résultat que le coût final d'exécution a dépassé le devis dans des proportions réellement invraisemblables.

Lorsque les États-Unis eurent pris possession des chantiers du canal, comme suite de la Convention passée avec la Compagnie nouvelle, et du territoire qui leur était attribué sous le nom de Canal Zone, comme conséquence du traité signé avec la nouvelle République; on constitua d'une part une sorte de commission technique sur le fonctionnement de la-

quelle nous donnerons des détails dans un prochain chapitre ; commission qui a été ensuite remplacée par les ingénieurs militaires américains. Puis d'autre part, et simultanément pour ainsi dire, il fallut étudier le projet que l'on appliquerait ; choisir entre les diverses conceptions qui se présentaient à l'esprit, et notamment entre un canal à niveau ou un canal à écluses. Il est bon de rappeler que la commission du canal interocéanique, qui était présidée par l'Amiral Walker, avait dressé un projet qu'elle reconnaissait être l'application des idées françaises, sauf des modifications tout à fait secondaires. La caractéristique de ce projet de canal à bief était la constitution d'un lac central barrant la vallée du Chagres à Bohio, le plan supérieur du bief de partage ainsi constitué devant être à 27 mètres au-dessus du niveau de la mer ; il serait relié à l'Atlantique par deux écluses, au Pacifique par trois. On repoussait complètement l'idée d'un canal à niveau, parce qu'on considérait qu'alors il aurait fallu donner à ce canal des dimensions suffisantes pour laisser couler sans danger les crues du Rio Chagres simplement modifiées par un réservoir supérieur ; ou que, autrement, on aurait dû créer des canaux secondaires pour emporter l'eau de ces crues. Il est évident que donner au canal une section suffisante pour servir à l'évacuation des eaux des crues, aurait facilité dans une certaine mesure la navigation. Cela aurait supposé, d'après les dires de la commission, une largeur au plafond d'au moins 120 mètres. Mais alors on se serait trouvé en présence d'un cube de

déblais énorme, et la commission ajoutait que les dépenses auraient certainement atteint 240 millions de dollars. Nous n'avons pas besoin de dire que cette dépense aurait été étrangement plus élevée en fait, puisque, même avec une solution différente et plus modeste, elle a dépassé considérablement ce chiffre.

Comme, en vertu des pratiques américaines, le Président de la République était en somme responsable de la conduite de l'opération ; pour se couvrir, en présence des réclamations que suscitait le projet général auquel nous venons de faire allusion, le Président Roosevelt créa, au mois de juin 1905, une commission consultative destinée à lui fournir les éléments à peu près sûrs d'une solution définitive. Cette commission comprenait une série d'ingénieurs américains, notamment M. Burr, dont nous avons prononcé le nom plusieurs fois, et aussi des ingénieurs étrangers spécialistes, M. Guérard et M. Quelienec pour la France, M. Hunter pour l'Angleterre, M. Tincauser pour l'Allemagne, M. Welker pour la Hollande. Ces représentants étrangers de l'art de l'ingénieur avaient été désignés au Président des États-Unis par les gouvernements étrangers eux-mêmes. Le Président avait d'ailleurs manifesté à la commission son désir de voir poser les bases d'un canal à niveau, si cela était possible ; mais il lui avait rappelé surtout qu'il s'agissait d'arriver, aussitôt que possible et dans les conditions les plus sûres, à établir la voie de communication. Il avait ajouté que, au cas où l'on recommanderait un canal

à écluses multiples, il faudrait envisager la possibilité de le transformer plus tard en un canal à niveau, sans interrompre le trafic. La commission alla passer plusieurs semaines sur place même, après s'être entourée à Washington de tous les renseignements possibles. Et, en février 1906, le rapport de cette commission fut dressé, sous la forme d'un volumineux document exprimant d'abord, et bien entendu, l'avis de la majorité : majorité qui était en faveur d'un canal à niveau. Elle était formée des 5 ingénieurs étrangers, du professeur Burr, de M. Parsons et du général Davis, ces trois derniers appartenant à la portion américaine de la commission. Les autres membres firent, suivant l'habitude, une sorte de rapport spécial manifestant leurs préférences pour un canal à écluses multiples. Il faut ajouter que cet avis de la minorité était partagé par M. John F. Stevens qui, depuis juillet 1905, était ingénieur en chef du canal. De plus la commission du canal isthmique, dont nous examinerons le fonctionnement tout à l'heure, se prononçait elle aussi en faveur d'un canal à écluses.

Pour le canal à niveau, la majorité de la commission estimait que son prix de revient ne serait que de 247 millions de dollars ; tout au plus pouvait-on compter sur 272 millions, disait-on, après avoir fait certaines rectifications. La commission consultative avait estimé que le travail se ferait en 12 ou 13 ans ; pour la commission du canal, elle prévoyait 18 à 20 ans. La largeur de ce canal devait être de 152,50 mètres à 61 mètres au plafond, avec une profondeur minima

de 12 mètres ; peut-être serait-on obligé de construire des écluses de marée à Panama, écluses ayant 300 mètres de long sur une largeur de 30. La commission consultative estimait que le volume à excaver ne serait que de 176 millions de mètres cubes environ, dont 84 pour la tranchée centrale. Quant au canal à écluses que recommandait la minorité de cette commission consultative, le bief central serait obtenu grâce à l'établissement d'une grande digue en terre barrant le Chagres à Gatun ; les écluses seraient au nombre de trois près de cette digue, une autre se trouverait à Pedro Miguel, deux seraient près d'un lac créé en élevant une digue de terre barrant le Rio Grande. Les dimensions de ces écluses devaient être de 270 mètres de long environ pour 28,50 mètres de large, la chute de chacune d'elle étant d'environ 9 mètres. Le rapport estimait que la dépense à faire ne dépasserait pas 140 millions de dollars, même y compris les frais accessoires, et que le travail ne demanderait pas plus de de 8 années et demie.

Le rapport de la commission consultative n'engageait nullement le président, auquel la loi constitutive du canal avait donné l'autorisation de décider en la matière suivant ce qui lui semblerait le meilleur. Le Président se détermina sans hésitation en faveur d'un canal à écluses, d'autant qu'il avait convaincu que, parmi ceux qui recommandaient le canal à niveau, il y en avait beaucoup qui voulaient cette solution parce qu'elle empêcherait d'arriver à un résultat pratique, qu'elle retarderait indéfini-

ment l'exécution du canal. Il faut insister sur ce que la commission du canal isthmique, c'est-à-dire l'ensemble des ingénieurs et administrateurs auxquels on avait confié la direction et l'exécution même du canal, se montrait elle aussi favorable à un canal à écluses. Elle estimait que ce canal donnerait plus de sécurité aux bateaux, qu'il permettrait aux gros navires de franchir plus vite le passage, qu'il répondrait par suite à un trafic plus considérable, qu'il offrirait moins de chances d'échouement par la suppression des apports du Chagres et d'autres cours d'eau ; que les frais d'exploitation, l'intérêt et l'amortissement bien moindres, permettraient une économie d'au moins 2 millions de dollars par an ; que d'ailleurs il pourrait être élargi facilement plus tard ; qu'enfin la défense militaire en serait beaucoup plus facile (ce point de vue militaire n'étant jamais perdu de vue).

Une raison supplémentaire militait en faveur de l'adoption du canal à niveau. La fameuse loi Spooner, qui avait décidé la construction du canal, le rachat à l'ancienne Compagnie française, le versement de l'indemnité à la République de Panama et le reste, avait nettement envisagé l'exécution d'un canal à écluses multiples, et avait ouvert en conséquence un ensemble de crédits correspondant à ce type de canal. Si l'on avait décliné l'exécution d'un canal à niveau coûtant étrangement plus cher, ou du moins entraînant dès le début des prévisions beaucoup plus fortes, il aurait fallu demander au Parlement l'ouverture de crédits relativement énormes.

Ce ne fut pas sans de longues et violentes discussions au Parlement, devant les deux Chambres, que le projet d'un canal à écluses fut adopté : la chose se fit au mois de juin 1906. Il semble que, suivant des pratiques politiques que nous n'avons pas à exposer, mais que tout le monde connaît, une foule d'intérêts particuliers agissaient sur une partie des représentants de la Confédération américaine au Parlement.

C'est en somme, dans les lignes générales tout au moins, le projet adopté en 1906 qui a été exécuté, et dont l'achèvement se termine péniblement à l'heure actuelle. Toutefois, certaines modifications de détail y ont été apportées ; modifications que nous pouvons nous contenter de rappeler brièvement, puisque, ce qui est intéressant, c'est de constater les conditions dans lesquelles le canal va être ouvert à la circulation maritime.

Parmi les modifications les plus importantes qui aient été faites, nous signalerons que tout d'abord les trois écluses du versant du Pacifique devaient se trouver l'une à Pedro Miguel, les deux autres en un seul échelon, comme on dit, tout près de l'embouchure du canal à la Boca. Quand déjà les travaux étaient commencés, on a reconnu qu'il valait mieux les déplacer et les installer à Miraflores : elles ont été plus faciles à établir, et on a été guidé, comme sur bien des points, par des considérations militaires ; on craignait que ces écluses situées à la Boca ne fussent trop faciles à atteindre par une flotte ennemie. D'ailleurs, ce transfert des écluses

terminales du canal du côté du Pacifique, a permis de supprimer le lac que l'on avait prévu primitivement en ce point. On a constaté en outre qu'il était impossible d'élever la digue de terre que l'on devait établir pour barrer l'embouchure du Rio Grande. On a réduit la hauteur de la digue de terre de Gatun, ce qui ne l'empêche pas de constituer un massif énorme. Sous l'influence de la transformation des navires modernes, on a augmenté considérablement les dimensions prévues pour les écluses : leur longueur a été portée à un peu plus de 300 mètres (exactement 1.000 pieds anglais), et leur largeur à 110 pieds, autrement dit à 33 mètres. Il est certain que ces modifications n'ont pas été sans augmenter les dépenses de construction, en même temps que certains élargissements qui ont été décidés.

Ce qu'il ne faut pas perdre de vue surtout, quand on veut se rendre compte des conditions définitives dans lesquelles le canal a été exécuté, c'est la création du fameux grand lac et de l'énorme barrage dont nous prononçons le nom, celui de Gatun ; barrage qui vient couper le cours de la rivière Chagres. Les eaux interceptées de la sorte s'accablent dans un vaste bassin artificiel, lac formé par la vallée même. Ce lac non seulement a l'avantage de laisser la navigation se faire dans un chenal presque libre sur à peu près toute son étendue, mais encore d'éviter des terrassements ; puisque la profondeur d'eau nécessaire est fournie simplement par le relèvement de son plan d'eau. D'autre part, ce réservoir artificiel fournit encore de l'eau

pour les éclusages, éclusages qui en réclameront beaucoup, si la circulation du canal est importante ; on a même la ressource de tirer parti d'une portion de cette eau ainsi accumulée (autant qu'il s'agit des excédents d'eau destinés à être évacués hors du lac, pour empêcher son niveau de trop monter et de déborder par-dessus la digue) : il est assez facile d'installer là une station hydro-électrique, pour fournir de la force motrice, naturellement sous la forme de courant. Il a fallu beaucoup d'audace aux ingénieurs américains pour oser envisager l'exécution de cette digue, de ce barrage, principalement en terre, et qui a une longueur de 2.500 mètres environ entre les deux collines qu'il réunit, collines formant les deux versants de la vallée. Il est juste de dire que les Américains sont assez coutumiers de travaux de ce genre. Néanmoins, on a eu à plusieurs reprises des craintes sérieuses sur la solidité de la digue. Il semble qu'elles sont exagérées.

Nous aurons occasion de donner une description détaillée des principaux ouvrages du canal. Mais il nous paraît bon, pour compléter la carte d'ensemble et le profil en long reproduits en tête de ce livre d'après les documents officiels, d'indiquer rapidement comment se présente ce canal. La longueur d'ensemble de cette nouvelle voie maritime, de mer à mer, c'est-à-dire des deux points où la navigation quitte les grandes profondeurs naturelles, est de 50 milles ; mettons 80 kilomètres. Le canal part de la baie de Colon ; il suit la vallée marécageuse de la rivière Mindi, puis celle du Chagres jusqu'à