

3 150

LETTRES

SUR LE

PERCEMENT DE L'ISTHME DE SUEZ

AVIS AUX PETITES BOURSES

PAR

Frédéric de CONINCK

L'exagération révèle la faiblesse

Se vend 50 Centimes au profit des Pauvres

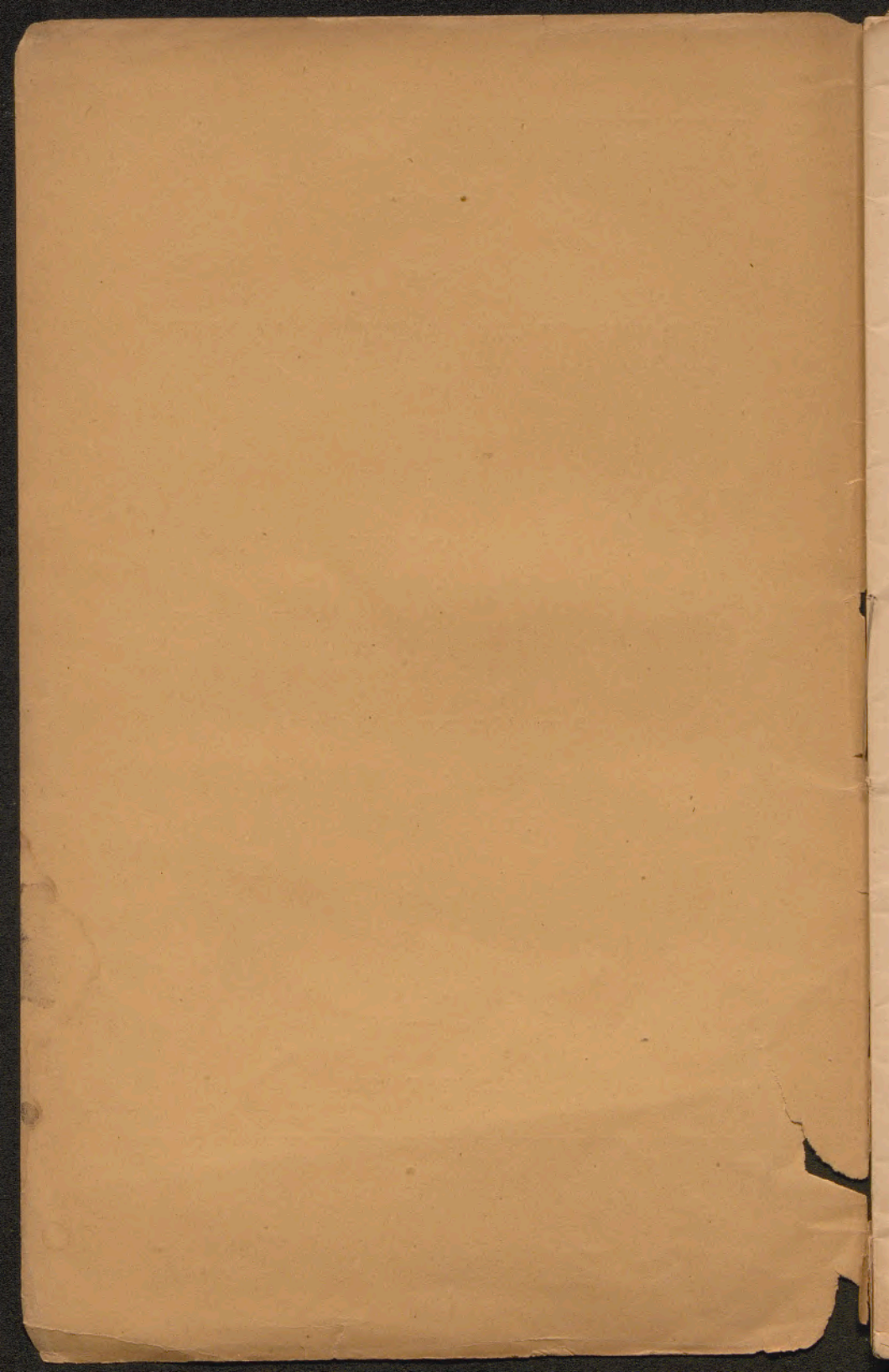
SECONDE ÉDITION.

HAVRE

Imprimerie — ALPH. LEMALE — q. d'Orléans, 9.

DÉCEMBRE 1858

*Dem technischen Museum
in Wien
gewidmet von Negrelli's Tochter
Marie Gwid-Negrelli
8. Mai 1929*

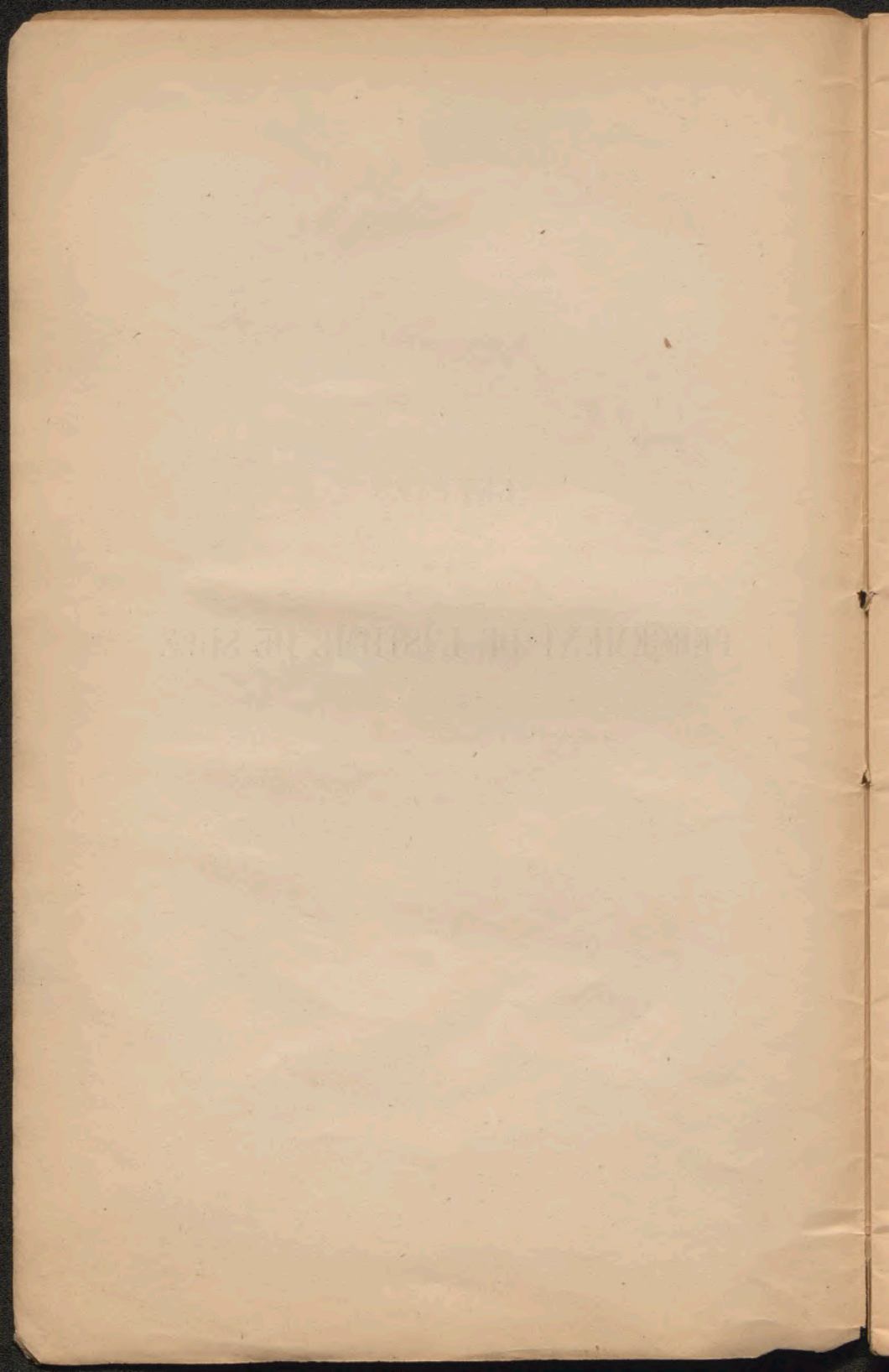


LETTRES

SUR LE

PERCEMENT DE L'ISTHME DE SUEZ

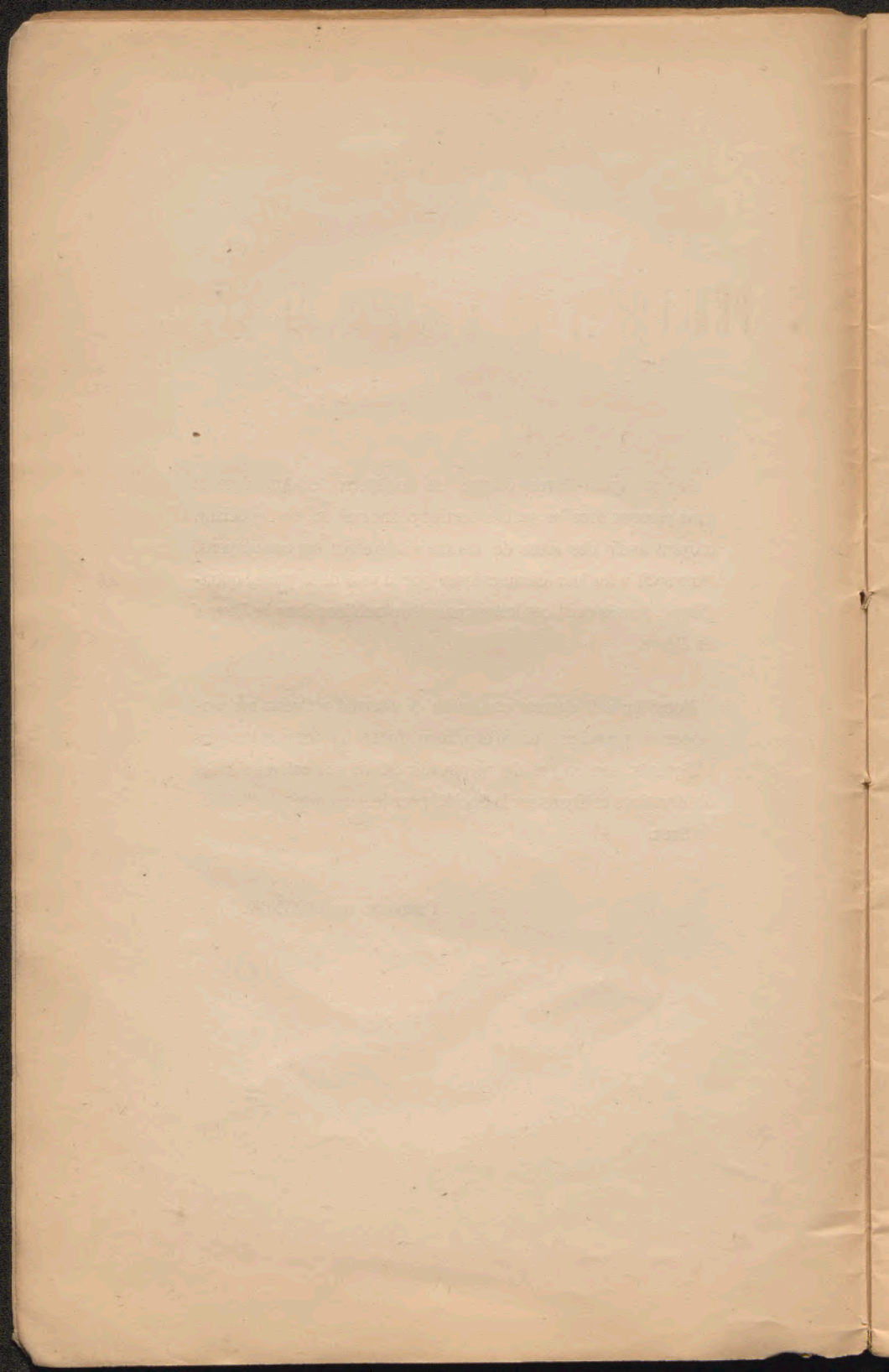
42.089LR



Pensant qu'au Havre, comme en Angleterre, en Amérique et dans presque tous les grands centres commerciaux, un négociant, croyant avoir des idées de nature à intéresser ses concitoyens, trouverait à les leur communiquer par la voie de la presse quotidienne, j'avais écrit ces lettres pour être publiées dans le *Journal du Havre*.

Monsieur le Rédacteur en Chef de ce Journal est venu me rapporter la première, en m'exprimant, dans les termes les plus obligeants, son regret de ne pouvoir ouvrir ses colonnes à des observations critiques sur la Société pour le Percement de l'Isthme de Suez.

FRÉDÉRIC DE CONINCK.



LETTRES
SUR LE
PERCEMENT DE L'ISTHME DE SUEZ

AVIS AUX PETITES BOURSES

PAR
Frédéric de CONINCK

L'exagération révèle la faiblesse

Se vend 50 Centimes au profit des Pauvres

SECONDE ÉDITION.

HAVRE

Imprimerie — ALPH. LEMALE — q. d'Orléans, 9.

DÉCEMBRE 1858.

LETTERS

PROCEEDINGS OF THE BOARD OF SUPERVISORS

OF THE COUNTY OF ALBANY

1852

DU PERCEMENT
DE
L'ISTHME DE SUEZ

PREMIÈRE LETTRE.

Un brave ouvrier, bon père de famille, est venu me consulter afin de savoir s'il ne ferait pas bien de placer quelques économies dans la Compagnie du Canal Maritime de Suez, pour laquelle tous les journaux annoncent une souscription publique.

« Voyez, me disait-il, le beau placement ! quarante
» millions de *revenu* pour deux cents millions de *capital* !
» Cela me ferait 20 % ; mes 2,000 francs me donneraient
» 400 francs de rente » ; et déjà mon homme me commençait son compte de Perette !

Je l'engageai à ne pas se presser et à se méfier des dividendes des annonces de chercheurs d'Actionnaires. A l'appui de cette opinion, je lui montrai celles dont une certaine compagnie maritime couvrait, il y a trois ans, la quatrième page de tous les journaux, depuis le *Moniteur* jusqu'au *Charivari*, faisant entrevoir à de trop confiants actionnaires, non pas 20 %, mais 40 % de bénéfices, en place desquels ils sont en face de 60 à 70 % de perte, s'ils voulaient réaliser leur capital ! Je promis d'étudier la question, et j'ai pensé ne pouvoir mieux le faire que dans le livre même publié par l'honorable M. Ferdinand de Lesseps, intitulé : *Percement de l'Isthme de Suez*.

C'est le résultat de cet examen que je crois utile de mettre sous les yeux du public. Je sais autant que tout autre m'enthousiasmer à l'idée de voir accomplir une des plus grandes entreprises de ce siècle, et je sais aussi rendre hommage au génie, à l'énergie et à l'admirable persévérance de son digne fondateur. S'il en avait fait une simple affaire d'utilité publique, j'y aurais apporté mon obole avec bonheur ; mais dès qu'il s'agit de séduire des souscripteurs, en les berçant de l'espoir de *gros revenus*, je me crois plei-

nement autorisé à prémunir les petites bourses contre un entraînement qui pourrait leur être fatal.

M. de Lesseps n'a assurément voulu tromper personne, mais je crois qu'il s'est trompé. La preuve de sa parfaite bonne foi résulte de ce qu'il fournit lui-même toutes les armes nécessaires pour le combattre. Si je me trompe dans cette appréciation, qui n'a qu'un but d'utilité pour mobile, M. de Lesseps ne manquera pas de défenseurs pour le prouver, et sa cause, ne pourra que gagner à être contradictoirement plaidée devant le tribunal de l'opinion publique.

Je me propose d'examiner s'il y a une base solide sur laquelle les Actionnaires puissent établir la certitude de ne pas voir excéder la dépense de deux cents millions, et quelle serait pour eux l'inévitable conséquence d'une erreur. — J'examinerai ensuite si on est bien fondé à annoncer dans les journaux que le Revenu approximatif de l'entreprise est évalué à QUARANTE MILLIONS *de francs*.

Cette double investigation exigeant quelques développements, m'obligera à en faire l'objet de plusieurs lettres ; mais, avant de quitter aujourd'hui vos lecteurs, je tiens à leur prouver tout ce qu'il y a de sérieux dans mes doutes sur l'exactitude des *faits* qui ont été fournis à l'honorable M. de Lesseps, et qui, pris pour vrais par lui, ont servi à établir les calculs au moyen desquels on cherche à attirer l'argent des Actionnaires.

M. de Lesseps a accordé une aveugle confiance au dire de deux ingénieurs très distingués, au service du Pacha d'Égypte, MM. Linant-Bey et Mougel-Bey, et c'est leur travail et leurs chiffres qui sont devenus les siens. Si donc jamais il arrivait une grande déception pour les Actionnaires, M. de Lesseps leur dirait avec raison, qu'ils pouvaient aussi bien que lui vérifier les dire de Linant-Bey et de Mougel-Bey, qui ont été mis *in extenso*, sous les yeux du public.

Bien des fois avant M. de Lesseps, il a été question du percement de l'Isthme de Suez, et une des grandes difficultés de l'entreprise a toujours été l'entrée ou la sortie du Canal sur la Méditerranée, du côté de Péluse, vu que la côte y est tellement plate et envasée ou ensablée, qu'il faudra deux jetées de 6,000 mètres au moins (moitié chemin du Havre à Trouville) pour atteindre 7 mètres 50 à 8 mètres de profondeur.

Afin de rassurer le public sur les difficultés d'une si gigantesque construction sous marine et faire taire les doutes sur sa possibilité, MM. Linant-Bey et Mougel-Bey ont écrit à M. de Lesseps, qui le redit au public : « Quant » à la possibilité, elle n'est pas douteuse, car il y a plus » d'un siècle que le gouvernement hollandais a fait construire une jetée de 8,000 mètres dans la baie du Lion, » près du Cap, dans des profondeurs de plus de 16 mètres, » malgré les tempêtes permanentes qui succèdent à des » calmes permanents sous cette latitude. Un pareil ou-

» vrage, eu égard aux profondeurs d'eau, a exigé un volume de matériaux quadruple au moins de ce qu'il faudra pour les deux jetées et le môle de Péluse. Il a été entrepris par une nation peu riche, dans un temps où la vapeur n'était pas connue et avant l'invention des machines qui économisent tant de temps, de dépense et de main-d'œuvre. Il n'est *donec* pas douteux que si la coupe pure de l'Isthme est reconnue avantageuse, il ne soit plus facile de résoudre toutes les difficultés. »

On le voit, MM. Linant-Bey et Mougel-Bey disent à l'honorable M. de Lesseps : « Les Hollandais, peu riches, ont bien su faire, il y a cent ans, une jetée de 8,000 mètres, dans la baie du Lion, au Cap, par 46 mètres de profondeur, malgré les effroyables tempêtes qui règnent dans ces parages; *donec* nous, Linant-Bey et Mougel-Bey, qui disposerons des deux cents millions des Actionnaires, de la vapeur, etc., saurons bien vous faire, à Péluse, deux jetées de 6,000 mètres par 8 mètres de profondeur. »

Le raisonnement semble sans réplique. Il y manque cependant quelque chose : c'est que ni Hollandais ni Anglais n'ont jamais fait une jetée de 8,000 mètres au Cap de Bonne-Espérance, dans la baie du Lion, qui n'existe pas ! MM. Linant-Bey et Mougel-Bey ont pris un projet *abandonné* pour un travail *exécuté*. Ils ont, en d'autres mots, pris des vessies pour des lanternes.

Après une erreur de cette force, il est bien permis de ne pas prendre leur dire pour parole d'Évangile, et il est prudent de les *éplucher* avant de souscrire des actions ou de donner *aux petites bourses* le conseil de le faire. Ce sera l'objet de mes prochaines lettres.

Agréé, etc.

DEUXIÈME LETTRE.

J'ai dit dans ma première lettre que l'honorable M. de Lesseps, s'étant appuyé sur les renseignements qui lui avaient été fournis par les ingénieurs Linant-Bey et Mougel-Bey, il y avait lieu de ne les accueillir qu'avec une certaine réserve, sous bénéfice d'inventaire, dirait un notaire, puisque ces ingénieurs n'avaient pas hésité à lui citer comme exemple de la possibilité de construire des jetées de 6,000 mètres à Péluse, une jetée de 8,000 mètres faite au cap, *dans la baie du Lion*, il y a cent ans, par des Hollandais peu riches, sans secours de vapeur, à laquelle jetée il a, disent-ils, *été employé* quatre fois plus de matériaux *au moins* qu'il n'en faudra pour les deux jetées de Péluse. Or, on sait maintenant que cette jetée n'a jamais été exécutée, que la *baie du Lion* n'a jamais existé, et qu'il ne s'agit que d'un vieux projet abandonné comme inexécutable.

Je n'entends pas arguer de *ce lapsus calami* Franco-Egyptien pour élever des doutes sur la possibilité de construire des jetées de 6,000 mètres à Péluse. Je suis juge incompetent de la question et je sais que le mot *impossible* est rayé du Dictionnaire des ingénieurs de nos jours. Ils ont bien fait le Tunnel sous la Tamise, lancé le *Leviathan* et bien d'autres tours de force et de génie, ils feront donc bien aussi les jetées de 6,000 mètres de Péluse ; et si les premiers échouent, les seconds réussiront, tout comme à la prise de Malakoff ; mais les jetées achevées combien auront-elles coûté ? MM. de Linant-Bey et Mougel-Bey, disent hardiment F. 45 le mètre cube et ils n'ont plus qu'à dire : $F. 45 \times 2,000,000 \text{ m.} = F. 30,000,000$; mais n'étant plus tenu de les croire sur parole, depuis leur erreur de la *baie du Lion*, je me permets de leur dire qu'ils n'en peuvent rien savoir, et qu'aucun ingénieur ne saurait le dire vu qu'il y a là énormément *d'imprévu*. Je trouve seulement le prix de F. 45 le mètre, pour un travail *en mer*, bien bon marché, comparé au prix auquel se paie la maçonnerie *à terre*, et je suis d'avis que les futures jetées du nouveau port du Havre doivent être concédées sans adjudication à MM. Linant-Bey et Mougel-Bey à F. 45 le mètre. Tous les grands travaux qui ont offert des difficultés d'exécution, tels que la digue de Cherbourg, le Tunnel sous la Tamise, le canal qui a amené les eaux de la Durance à Marseille, bien des chemins de fer, y compris celui du Havre, ont exigé beaucoup plus de temps et d'argent que les estimations primitives, lesquelles se sont souvent trou-

vées *doublées* et *triplées*. Les jetées de 6,000 mètres à Péluse et de 4,000 mètres à Suez ne feront probablement pas exception, car il ne s'agit pas là d'un travail connu à donner à un entrepreneur à *tant le mètre*, mais bien comme le disent si pittoresquement MM. Galinié et Ferret, officiers d'État-Major, cités par M. de Lesseps, de : « *vio-*
» *lenter la mer, de la dominer, de lui imposer une rade*
» *artificielle et de maintenir cette rade en dépit des*
» *causes naturelles d'envasement,* » problème, disent-ils, *qui a cessé d'effrayer l'art moderne*, mais qui, suivant moi, est bien fait pour *effrayer* de modestes Actionnaires qui ne se proposent pas de pousser la science, mais simplement de faire un bon placement.

Les jetées aux deux extrémités du canal de Suez coûteront-elles F. 47,750,000, comme le disent MM. Linant-Bey et Mougel-Bey, ou deux fois cette somme ou davantage encore? personne ne le sait. Leurs estimations peuvent se trouver vérifiées, comme elles peuvent être considérablement dépassées. Ces ingénieurs sont sans doute très habiles, puisqu'ils ont fait leurs études en France, mais je doute cependant qu'ils le soient assez pour avoir pu dire sérieusement : « le cube de terre à enlever à la drague, pour la
» partie du Canal au-dessous de l'eau, *est de 57,205,342*
» mètres cubes ! » Cela ne ressemble-t-il pas un peu trop aux faiseurs de statistique officielle dans *Jérôme Paturot*, qui déclaraient que la récolte de l'Espagne avait produit *trois milliards, cinq cent quatre vingt trois millions trois*

cent quatre vingt dix neuf gerbes et demie de blé, et qui comptaient sur cette *DEMIE* pour donner au public l'idée d'un calcul méticuleux et exact ?

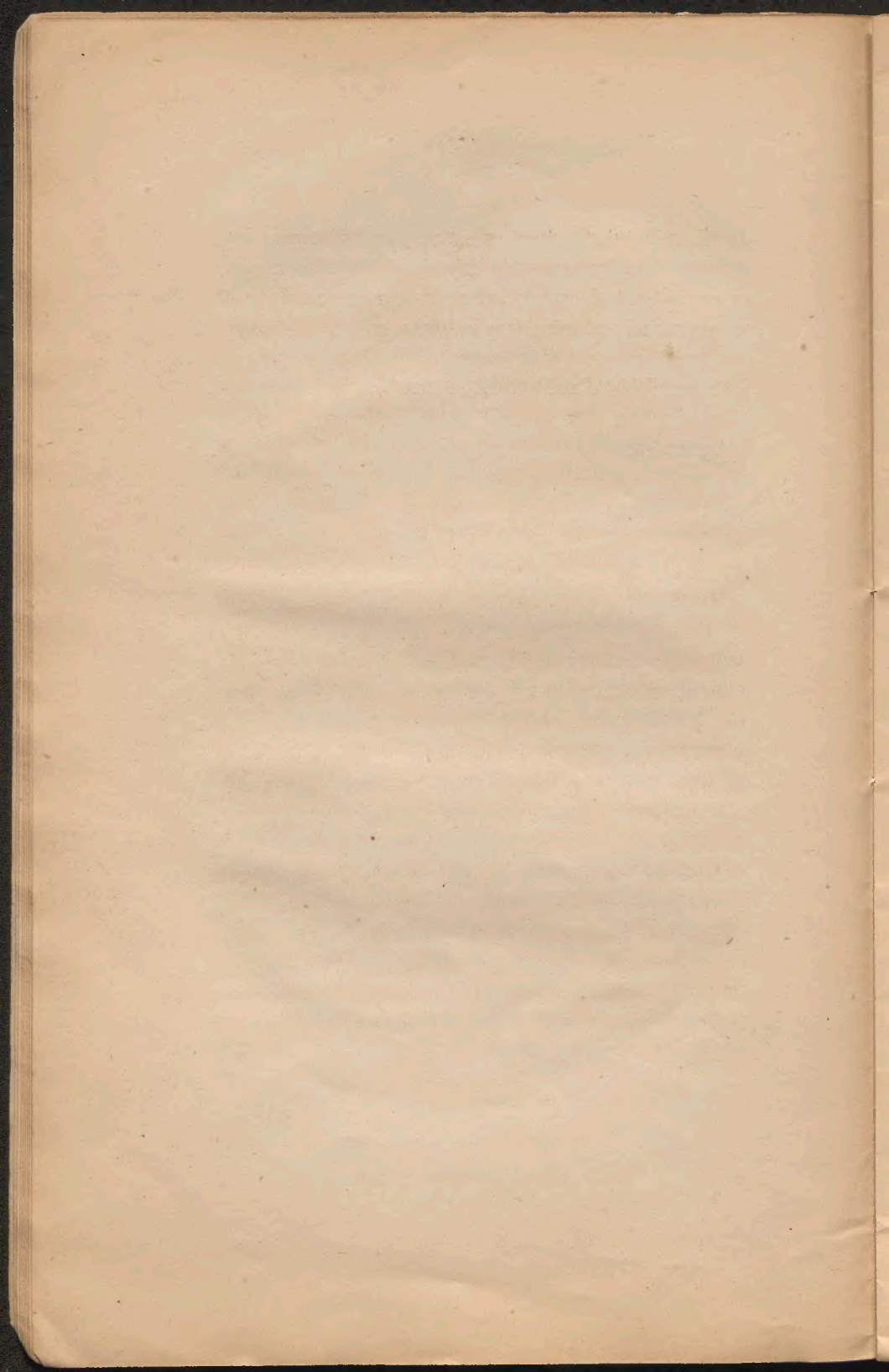
Si les calculs de MM. Linant-Bey et Mougel-Bey peuvent être justes, ils peuvent aussi être *très erronés*, et on peut admettre, sinon la probabilité, au moins la possibilité qu'il faudra 250 à 300 millions, ou *bien davantage* peut-être, pour rendre le canal de Suez navigable. Or, si les prévisions se trouvaient excédées, ainsi qu'elles l'ont été dans toutes les entreprises de ce genre, que deviendrait la Société qui se forme au capital de 200 millions ? N'est-il pas évident qu'elle serait absorbée par une nouvelle Société qui viendrait fournir le complément de fonds, comme cela a eu lieu pour le tunnel sous la Tamise, et bien plus récemment pour le *Leviathan* ? Les premiers Actionnaires pourraient donc perdre tout ou presque tout ; et une éventualité de ce genre semble devoir éloigner de la souscription d'Actions pour le canal de Suez, tous ceux pour lesquels une semblable perte serait sérieuse. C'est essentiellement une entreprise dont les chances ne peuvent être acceptées que par *les grosses bourses*, dont les propriétaires peuvent, le cas échéant, voir d'un œil sec l'anéantissement de leurs actions et se contenter de la gloire d'avoir contribué à une grande et noble entreprise.

Admettons la parfaite exactitude des devis de MM. Linant-Bey et Mougel-Bey ; supposons que, comme ils le

disent, ils finiront le canal en six ans, en maintenant les dépenses dans les limites du capital de 200 millions ; et voyons si les Actionnaires auront les QUARANTE MILLIONS DE REVENU mis en avant *dans les annonces*.

Ce sera l'objet d'une troisième lettre.

Agréez, etc.



TROISIÈME LETTRE.

J'ai dit, dans mes précédentes lettres, que le percement de l'Isthme de Suez me semblait une de ces gigantesques entreprises dont le coût échappe à une appréciation pouvant offrir des garanties sérieuses d'exactitude, et qu'elle présente dès lors de grands dangers pour ceux qui voudraient y placer des économies destinées à pourvoir à l'établissement de leurs enfants ou à l'entretien de leurs vieux jours, comptant sur QUARANTE MILLIONS de Revenu.

C'est de ces quarante millions de revenu que je vais m'occuper aujourd'hui ; et comme il arrive souvent que l'on discute sur les choses faute de s'entendre sur les mots, fixons d'abord le sens qu'il faut attacher à celui de *Revenu*. Ne faisons pas de définitions métaphysiques, mais citons des exemples. Le revenu d'une propriété rurale ne se compose pas de la somme d'argent obtenue de la vente de ses pro-

duits, mais bien de ce qui en reste après déduction des frais de culture, des entretiens, des impôts, etc. Le revenu d'un navire n'est pas représenté par le montant du fret qu'il fait, mais de ce qui en reste après déduction des gages, vivres, réparations, assurances, frais de port, commissions, etc. Le revenu d'un chemin de fer se compose du montant de ses recettes, déduction faite des frais d'exploitation. En un mot, pour un Actionnaire, le revenu s'entend du dividende qu'il reçoit et de la *réserve* qui doit lui être comptée plus tard. Tout cela, dira-t-on, sent M. de Lapalisse, et est de l'A B C inutile. Il faut croire, cependant, que ceux qui viennent dire dans les journaux que *les revenus du canal de Suez seront approximativement de 40 millions* pour 200 millions de capital, ne savent pas faire la différence entre un produit brut et un *produit net*, qui seul constitue le *revenu*.

M. de Lesseps (page 209), établit ainsi le compte des Actionnaires et le sien.

3,000,000 ton. de navires, à F. 10.....	F. 30,000,000
Droit d'anerage à F. 4 sur 1,500,000 ton. »	1,500,000
Produit du canal du Nil, 156,000 ton. F. 10 »	1,560,000
24,000 hectares de terre à F. 250 par hectare, produit annuel.....	» 6,000,000
Produit des Dunes de sable au bout de vingt ans, soit pour un an.....	» 996,000
	<hr/>
à Reporter.....	F. 40,056,000

<i>Report</i>	F. 40,056,000
A déduire: entretien, administration et amortissement.....	» 4,204,680
	<hr/>
Restent.....	F. 38,854,320

Le livre de M. de Lesseps dit page 211 :

« La part du Gouvernement, fixée » à 15 % sera de.....	F. 5,828,148
» celle des Membres Fonda- » teurs, fixée à 10 %, » sera de.....	» 3,885,432 » 9,713,580

« Solde restant.....F. 29,140,740
» pour les Actionnaires, et représentant un dividende
» d'environ 10 % en sus de l'intérêt de 5 % en supposant
» un capital de 200 millions. » En parlant d'un revenu de
40 millions on a donc exagéré de 33 %. Néanmoins, si
les Actionnaires pouvaient espérer 29 millions, le capital
de 200 millions n'étant pas dépassé, ce serait encore ma-
gnifique et il n'y aurait pas à regarder de si près à ce
nouveau *lapsus calami* qui fait dire aux chercheurs d'Ac-
tions qu'il y aura 40 millions de revenu, alors que M. de
Lesseps lui-même n'en accuse que 29 !

Le livre de M. de Lesseps est de 1855. Dans les Statuts
de sa Compagnie, qui ont été approuvés à Alexandrie par
le Vice-Roi le 26 Rebi-ul-akher 1272 (5 Janvier 1856),

on lit, art. 62, que les produits de l'entreprise serviront à acquitter dans l'ordre ci-après :

- 1^o Les dépenses d'entretien et d'exploitation, les frais d'administration, etc.;
- 2^o L'intérêt et l'amortissement des emprunts;
- 3^o 5 % du capital social pour servir un intérêt de F. 25 par action ;
- 4^o $4/5$ % du capital applicables à l'amortissement ;
- 5^o 5 % du produit net pour la réserve.

L'excédant constitue le *bénéfice net* et est réparti :

- 45 % au Gouvernement Égyptien ;
- 40 % aux Fondateurs ;
- 3 % aux Administrateurs ;
- 2 % Retraites et Gratifications ;
- 70 % aux Actionnaires.

100 %

Les bénéfices se trouveront ainsi répartis beaucoup plus avantageusement pour les Actionnaires qu'ils ne l'eussent été si on avait suivi le mode de répartition traduit en chiffres à la page 244 du livre de M. de Lesseps, et copiés ci-dessus.

Mais avant de partager des bénéfices, il faut en faire.

Nous avons vu que M. de Lesseps les puise à quatre sources.

1° Droit de tonnage et d'ancrage sur les navires; 2° Produit du canal du Nil; 3° Produit de 24,000 hectares de terre, et enfin, 4° Produit des Dunes. Il m'est absolument impossible de dire si 24,000 hectares de Dunes de sable constitueront au bout de vingt ans, un produit minimum de F. 400 par hectare, permettant de compter sur un revenu actuel *escompté* de F. 996,000 comme le dit M. de Lesseps. Mais je sais bien que si j'étais Actionnaire j'accorderais *un très fort escompte*, pour toucher d'avance ma part de ces F. 996,000 annuels des Dunes, par le principe *qu'un tiens vaut mieux que deux tu l'auras*.

La source des revenus provenant de la culture des terres, est bien autrement abondante puisqu'elle produit F. 6,000,000 par le simple procédé de dire que 24,000 hectares \times F. 250 par hectare = F. 6,000,000! Dans l'arrondissement du Havre, un des meilleurs de la riche et fertile Normandie, l'hectare de terre arable se loue difficilement F. 420, je suis donc surpris que l'on puisse en faire plus du double si loin de nous et si près de l'Arabie Pétrée! Il faut croire qu'il y a beaucoup plus à gagner à élever des chameaux et des dromadaires qu'à des bestiaux et des chevaux, et j'appelle sur ce point l'attention de la Société d'acclimatation.

Le canal du Nil donnera-t-il comme le pense M. de Lesseps, F. 4,560,000 à raison de 456,000 tonneaux à F. 10 ? Je l'ignore et je pense ne pas être le seul à l'ignorer complètement.

Restent les F. 31,500,000 de revenu à attendre de la navigation à voile et à vapeur, par le droit de F. 10 sur 3,000,000 tonneaux, représentant six mille navires, à une moyenne de tonnage de 500 tonneaux: plus un droit d'ancrage de 4,500,000 à F. 1 par tonneau sur 3,000 navires. J'examinerai dans une quatrième lettre l'improbabilité d'un semblable revenu.

Agréez, etc.

QUATRIÈME LETTRE

Passera-t-il tous les ans 3,000,000 tonneaux de navires, soit 6,000 navires de 500 tonneaux en moyenne, par le canal de l'Isthme de Suez, payant 30,000,000 de droit de passage, plus 1,500,000 droit d'ancrage aux Actionnaires dudit Canal ? — Là est toute la question.

Que l'honorable M. de Lesseps veuille bien me permettre de lui faire observer *qu'il la résout par la question* en disant, page 48 de son livre : « On a calculé que la » navigation de l'Europe et de l'Amérique, par le Cap de » Bonne-Espérance et par le Cap Horn, peut entretenir » un mouvement annuel de SIX MILLIONS de tonneaux, et » que sur la moitié seulement de ce tonnage, le commerce » du monde réaliserait un bénéfice de 150 millions de » francs par an, en faisant passer les navires par le Golfe

» Arabe. Il est hors de doute que le Canal de Suez don-
» nera lieu à une augmentation considérable de tonnage ;
» mais en comptant seulement sur *trois millions de ton-*
» *neaux* on obtiendra encore un produit annuel de TRENTE
» MILLIONS DE FRANCS par la perception d'un droit de 40 fr.
» par tonneau. »

J'ignore où M. de Lesseps a vu qu'on a calculé qu'il y avait ce mouvement de *six millions de tonneaux* de navires doublant le Cap de Bonne-Espérance et le Cap Horn, et je comprends bien moins encore comment le chiffre des navires *doublant le Cap Horn* peut devenir un élément du calcul au moyen duquel il pense pouvoir établir le tonnage qui passera par le Canal de Suez ! (1)

M. de Lesseps ne peut croire sérieusement qu'un seul navire venant d'Europe ou d'Amérique et allant au Chili, au Pérou, à San-Francisco, aux Iles Chinchas, etc., ou en revenant pour se rendre en Europe ou en Amérique, passera jamais par le Canal de Suez. Pourquoi alors fait-il entrer ces navires dans son calcul, qui du reste n'est pas compliqué puisqu'il se borne à prendre la moitié de six millions ?

(1) Si le canal de Suez touche aux navires du *Cap-Horn*, le canal projeté de Panama lui donnera sur les doigts et lui prouvera qu'il aura autant de droits que lui aux navires de Chine, de Manille, etc.

Mais je suis disposé à faire beau jeu à M. de Lesseps et à supposer que ses six millions de tonneaux de navires doublent tous le Cap de Bonne-Espérance !

M. de Lesseps en adjuge *la moitié* au Canal de Suez. Mais pourquoi cette moitié seulement ?

Sur trois millions de tonneaux, il y aurait, dit-il, CENT CINQUANTE MILLIONS DE FRANCS de bénéfice à réaliser en passant par le Canal de Suez, plutôt que par le Cap. Comment peut-il supposer un seul instant, que le commerce serait assez ennemi de ses intérêts pour ne pas vouloir réaliser le même bénéfice *sur l'autre moitié* ?

De deux choses l'une : ou le Canal de Suez présentera pour les navires à voiles, qui de tous les points de l'Inde et de la Chine vont aujourd'hui doubler le Cap de Bonne-Espérance pour se rendre en Europe ou en Amérique, un énorme avantage, lequel est chiffré par M. de Lesseps à 450 millions pour 3,000,000 tonneaux, soit à 50 fr. par tonneau ; et alors tous les navires voudront en profiter : ou bien cet avantage n'existera pas ; auquel cas *fort peu* de de navires à voiles profiteront du Canal et y paieront tribut.

Lorsqu'on remplace un gué par un pont, on considère que tout le monde passera sur le pont, et on ne suppose pas *qu'une moitié* du public continuera à se déchausser pour avoir le plaisir de se mouiller les pieds.

M. de Lesseps aura donc bien plus raison qu'il ne le dit, si le *Canal de Suez offre pour les navires à voiles tous les avantages qu'il annonce*, comme il pourra être complètement dans l'erreur sur les résultats financiers de son entreprise si ces avantages n'existent pas ou sont insignifiants. M. de Lesseps fait (page 199) un calcul détaillé de ce qu'un navire à voile partant de *Bombay et allant à Marseille*, gagnera à passer par le Canal de Suez plutôt que par le Cap de Bonne-Espérance.

Disons tout de suite que plus des dix neuf vingtièmes des navires ne partent pas de Bombay, mais de *Calcutta*, de *Madras*, de *Ceylan*, d'*Akiab*, de *Moulmein*, de *Rangoon*, de *Singapore*, de *Chine*, de *Manille*, de *Java*, de l'*Australie*, de *Maurice*, de la *Réunion*, etc., et vont non pas à Trieste ou à Marseille, mais à *Liverpool*, à *Londres*, au *Havre*, à *Rotterdam*, à *Amsterdam*, à *Anvers*, à *Hambourg*, à *Gothembourg*, etc., ou à *New - York*, à *Boston*, etc.

On comprend qu'un bénéfice qui pourrait exister de Bombay à Marseille, pourrait se tourner en perte avec un autre point de départ et un autre point d'arrivée.

Mais examinons le calcul du bénéfice qu'il y aurait à faire, même dans l'hypothèse de Bombay à Marseille. M. de Lesseps suppose que le navire mettrait deux mois de moins par le Canal que par le Cap. Il compte l'intérêt de l'argent à 6 % l'an, et il dit :

1 ^{er} bénéfice, 4 % intérêt sur cargaison.....F.	6	p. ton.
2 ^{me} bénéfice, 2 % économie sur assurance du navire.....	» 6	»
3 ^{me} bénéfice, économie sur capital engagé dans le navire.....	» 12	»
4 ^{me} bénéfice, économie sur les gages de l'équipage, estimés par M. de Lesseps à 70 fr. pour matelots, et 600 fr. par mois pour le capitaine !.....	» 5	»
5 ^{me} bénéfice, économie sur assurance de la marchandise.....	» 3	»

Total de l'économie trouvée par M. de Lesseps..... » 32 »

Mais il oublie d'en déduire les droits de passage et d'ancrage à payer à la Compagnie du Canal de Suez » 11 »

Resterait..... » 21 »

Ainsi, suivant M. de Lesseps, le bénéfice net pour le navire à voile qui irait de Bombay à Marseille par le Canal plutôt que par le Cap, serait de 21 fr. par tonneau ; mais dans ces 21 fr. M. de Lesseps fait figurer deux économies, formant ensemble 9 fr., sur les assurances de corps et cargaison. Je pense que M. de Lesseps se trompe et qu'il faudrait plutôt parler d'une augmentation, car les primes

d'assurances ne sont pas proportionnées à la distance, mais au risque, et il faut croire qu'il y en a beaucoup dans la Mer Rouge pour les bâtiments à voiles, puisque les primes sont de 2 à 4 % de plus pour Suez que pour Aden. Les assureurs demanderont ainsi au moins *la même prime* pour aller de Bombay à Marseille par navire à voile passant par Suez, que passant par le Cap de Bonne-Espérance.

Il faut donc déduire encore ces 9 fr. des 24 fr. et réduire le bénéfice à 12 fr. par tonneau, toujours en partant des calculs de M. de Lesseps, et en ne leur faisant subir que ces rectifications qu'il ne saurait contester. Ce bénéfice déjà si réduit serait encore infiniment moindre et deviendrait même absolument négatif, si le navire, au lieu de partir de Bombay, partait de Java ou de l'Indo-Chine et allait non pas à Marseille, mais dans un port du nord de l'Europe ou des États-Unis. Mais prenons par hypothèse ce chiffre de 12 fr. comme applicable à tous les navires venant de n'importe où, et allant n'importe où, nous aurons 12 fr. \times 3,000,000 ton. = 36 millions, et cependant, page 48 du même livre, M. de Lesseps dit que ce bénéfice sera de 150 millions ! Lequel des deux chiffres sera le bon ? Je crains bien, hélas ! pour les Actionnaires du Canal de Suez, que le plus petit ne mérite pas plus de confiance que le plus gros ; car si, comme il résulte des calculs rectifiés de M. de Lesseps, il n'y a pour un navire à voiles que 12 fr. par tonneau à gagner à aller par Suez plutôt que par le Cap, même partant de Bombay et allant

à Marseille, il n'est pas difficile de juger qu'il ne passera pas six cents navires à voiles par an par l'Isthme de Suez, et il y a loin de ce chiffre à celui de 6,000 supposé par M. de Lesseps !

Ce n'est pas ici une supposition gratuite et bien moins une supposition malveillante, c'est le fait d'une simple appréciation de chiffres que tout le monde peut vérifier.

On publie tous les jours le prix courant des frets, et on y lit que le prix du fret de Cardiff pour Aden (à l'entrée de la Mer Rouge), est de 34 schellings, soit de 45 fr. 50, et que le fret de Cardiff à Suez (à l'autre extrémité de la Mer Rouge) est de 58 schellings, soit de 72 fr.

Si donc les armateurs exigent 30 fr. de plus de fret pour aller à Suez que pour aller à Aden, comment M. de Lesseps peut-il espérer que ces mêmes armateurs iront remonter la Mer Rouge et passer par le Canal pour gagner 12 fr., même dans le cas où leur navire irait de Bombay à Marseille ?

M. de Lesseps dit (page 244) que les navires qui viennent de Chine et de Java en Europe, doivent invariablement venir à peu de degrés au sud de Ceylan, soit qu'ils veuillent se diriger par le Cap de Bonne-Espérance ou par la Mer Rouge.

Un candidat qui ferait cette réponse à un examen de pratique, courrait gros risque de n'être pas reçu capitaine au long-cours.

Je chercherai à le démontrer dans une prochaine et dernière lettre.

CINQUIÈME LETTRE.

J'ai voulu me rendre compte, en ayant égard aux moussons, de la différence de durée probable entre les deux routes. J'ai, à cet effet, supposé deux Navires, également bons voiliers, partant ensemble du Détroit de la Sonde pour la Manche, l'un passant par le Cap, l'autre par le Canal de Suez, et j'ai trouvé que d'Octobre en Avril le premier mettrait du Détroit au Cap..... 35 Jours.
 Du Cap à Ste-Hélène..... 15 »
 De Ste-Hélène en Manche..... 55 »

Soit en tout..... 105 Jours.

L'autre Navire mettrait dans la même saison, du Détroit de la Sonde au Détroit de Bab-el-Mandeb..... 30 Jours.
 Du Détroit de Bab-el-Mandeb à Suez..... 30 »
 Passage du Canal, supposé..... 5 »
 De Péluse en Manche (en n'étant pas trop contrarié dans le Détroit de Gibraltar)..... 45 »

Soit en tout..... 140 Jours.

Il n'y aurait donc aucun avantage à prendre le Canal de Suez dans cette saison là.

Dans l'autre saison, d'Avril à Octobre, le Navire allant par le Cap mettrait :

Du Déroit de la Sonde au Cap.....	45 Jours.
Du Cap à Ste-Hélène	15 »
De Ste-Hélène en Manche	55 »
	<hr/>
Soit en tout.....	<u>415 Jours.</u>

Dans la même saison le Navire allant par Suez mettrait :

Du Déroit de la Sonde au Déroit de Bab-el-Mandeb	40 Jours.
Du Déroit de Bab-el-Mandeb à Suez.....	15 »
Passage du Canal.....	5 »
De Péluse en Manche	40 »
	<hr/>
Soit en tout.....	<u>400 Jours.</u>

L'avantage serait de 15 jours en faveur du Canal ; mais pour un Navire de 500 Tonneaux, le passage du Canal coûterait 5,500 Fr., et tous les Armateurs préféreront 15 jours de plus de traversée à payer cette somme, qui représente 44,000 Fr. par mois.

Du 4^{er} Octobre au 4^{er} Avril, saison où se chargent les cinq sixièmes des Sucres à Maurice et à la Réunion, deux

Navires partant pour la Manche, l'un par le Cap, l'autre par Suez, le premier arrivera probablement en moins de 90 jours, tandis que celui par la Mer Rouge mettrait :

De Maurice, ou la Réunion, au Déroit de	
Bab-el-Mandeb.....	25 Jours.
Du Déroit de Bab-el-Mandeb à Suez.....	30 »
Passage du Canal	5 »
De Péluse en Manche.....	45 »
	<hr/>
Total.....	105 Jours.
	<hr/>

Soit 15 jours *de plus* par le Canal de Suez que par le Cap de Bonne-Espérance !

D'Avril à Octobre, la traversée de Maurice en Manche par le Cap sera probablement de 95 jours, et celle par Suez de 90 jours, parce que la Mer Rouge sera remontée en 15 jours.

Ces calculs, qui peuvent être facilement contrôlés par n'importe quel Capitaine, prouvent jusqu'à la dernière évidence, que ce sera très exceptionnellement que les Navires à voiles, partant de n'importe où de l'Inde ou de la Chine, iront par le canal de Suez, et que cette route sera à peu près exclusivement réservée soit aux Navires à vapeur, soit aux Navires à voile *remorqués*. Mais le fret d'un Navire à vapeur ou le coût d'un Remorquage dans la Mer Rouge serait bien trop élevé pour pouvoir compenser le très mince avan-

tage d'une faible abréviation de temps, lorsqu'il s'agit de marchandises telles que Sucre, Café, Riz, Coton, Graines oléagineuses, etc., qui constituent la *masse* du tonnage venant de l'Inde en Europe. (1)

La nécessité du Remorquage est reconnue par M. de Lesseps, puisqu'il dit page 143 : « Les dangers au Ras-
» Mohammed par des tourbillons de vents, par les courants
» et les écueils, disparaîtront du moment où l'on aura
» établi un bon phare, ainsi qu'une station de Remorqueurs
» à vapeur pour aider les Navires contre les vents contrai-
» res. »

MM. Linant-Bey et Mougel-Bey disent de leur côté (page 198) : « Nous croyons avoir démontré qu'aujourd'hui avec
» les moyens de Remorquage à vapeur un Navire à voiles
» rencontrera plus de facilités sur la Mer Rouge que sur
» l'Océan au passage du Cap. »

Ce qui revient à dire qu'un Navire remorqué éprouve moins de contrariétés que celui qui ne l'est pas. Sans être Ingénieur du Pacha d'Egypte on peut comprendre cette démonstration !

Pourquoi n'y a-t-il pas de Station de Remorqueurs au

(1) Le fret par Navire à vapeur est triple, sinon quadruple, de celui par Navire à voiles.

détroit de Gibraltar où M. de Lesseps reconnaît que les Navires sont généralement retenus 40 ou 45 jours? Il y passe pourtant bien autant de Navires qu'il en passera par le Canal de Suez. La raison est qu'entre les frais d'un Remorqueur et les frais causés par le retard, on choisit *les moindres*. Il n'y aura donc pas davantage de Remorqueurs au *Ras-Mohammed*, à moins que la Compagnie n'en établisse elle-même pour amener des Navires à son Canal, mais ce serait probablement dépenser autant en Remorquage qu'on percevrait en droit de Canal et ce n'est pas ainsi qu'on arriverait aux QUARANTE MILLIONS de Revenus !

Ne faudra-t-il pas aussi des Remorqueurs à Péluse pour mettre en mer les grands Navires ou pour les faire entrer de la Méditerranée dans le Canal? Quel Navire à 7 mètres de tirant d'eau et même moins, ira avec grand vent de bout louvoyer à la tête des jetées de Péluse par 8 mètres de fond *en mer calme*, et bien moins lorsqu'il y aura de la houpée? Si les Navires doivent attendre au large de Péluse à avoir le vent sous vergue et la mer belle pour donner dans les jetées, ou si venant de l'Inde ils doivent attendre dans le Lac *Tim-sah* que le télégraphe leur signale vent de sud et calme à Péluse, que deviendront *les grandes économies de temps?* (1)

(1) Tous les Canaux ont des chômages pour cause de réparations, et rendu à Suez il serait désagréable de trouver la porte fermée par suite d'une avarie arrivée la veille! Et après les grands coups de vents n'y aura-t-il pas à faire travailler les dragues quelques semaines, sinon quelques mois, pour rétablir un Chenal de 7 mètres entre les jetées de Péluse?

Le Canal de Suez ne verra donc guère passer que les *Soies*, l'*Indigo*, le *Thé*, les *Epices fines*, les *Tissus* et autres marchandises de très grande valeur qui peuvent payer un Fret élevé, mais qui forment un très faible Tonnage, et qui, par conséquent, rapporteront fort peu aux Actionnaires du Canal. Un petit nombre de Navires à vapeur portera facilement dans l'Inde et en Chine toutes les marchandises de valeur que l'Europe peut y envoyer et en rapportera les Soies, Thés, Indigos. En chiffrant tout ce tonnage, aux estimations les plus élevées, on n'arriverait même pas à 300,000 Tonneaux, au lieu de 3,000,000 Tonneaux sur lesquels M. de Lesseps engage les Actionnaires à compter comme un minimum !

Si j'étais Actionnaire, je prendrais la liberté de suggérer l'idée de percevoir les droits du Canal *ad Valorem* plutôt que sur le Tonnage. Percevoir 40 Fr. sur un Tonneau de Riz d'une valeur de 400 à 450 Fr., comme sur un Tonneau de Soie d'une valeur de 25,000 Fr., ne me semble rien moins que rationnel. Mais si le droit *ad Valorem* était trop élevé sur le Canal, la Soie, etc., prendrait le Chemin de Fer d'Alexandrie. Les Actionnaires auront donc à manœuvrer entre Charybde et Scylla ! (1)

(1) J'espère que le Pacha n'autorisera jamais le Chemin de Fer à prendre le Canal en location, comme la Compagnie du Chemin de Fer du Midi vient d'être autorisée à s'emparer du Canal du Midi !

Il y a deux autres considérations que les Actionnaires prudents ne doivent pas perdre de vue. La première c'est qu'il s'agit d'une affaire *Égyptienne*, dont le directeur sera nommé par le Gouvernement Égyptien, qui sera soumise aux lois Égyptiennes, et qui peut être singulièrement compromise par des circonstances politiques. Supposez une querelle entre l'Angleterre et l'Égypte, Péluse et Suez seraient à l'instant même *bloqués* (1) et si la querelle était légitime de la part de l'Angleterre, il faudrait bien respecter ce blocus en sacrifiant les Actionnaires.

Une autre considération qui semble n'avoir aucunement occupé M. de Lesseps, mais qui mérite d'être signalée à ses petits Actionnaires, qui cherchent des bénéfices plutôt que de la gloire, c'est la question de *Douane*.

Les droits sur les marchandises importées par Suez seront-ils les mêmes que ceux sur ces mêmes marchandises venant par le cap de Bonne-Espérance ?

Partisan décidé de l'uniformité des droits sans distinction de provenances, je voudrais qu'il en fût ainsi, mais cela suppose un renversement complet du *système* suivi jusqu'à ce jour, lequel a toujours eu pour objet de faire payer d'autant plus de droits que la marchandise a eu moins de transport maritime à supporter.

(1) Il y a si peu loin de Périn à Suez !!

Le Coton paie aujourd'hui à la Douane :

- F. 30 par 100 kil. ou F. 180 par tonneau de mer de
600 kil. lorsqu'il vient des entrepôts
d'Europe ;
» 24 — ou F. 144 par tonneau lorsqu'il vient
des pays hors d'Europe ;
» 12 — ou F. 72 par tonneau lorsqu'il vient
de l'Inde par le cap de Bonne-Es-
pérance.

Si la Douane fixait le droit sur le Coton venant par Suez,
à un droit intermédiaire entre F. 12 et F. 24 ce droit
serait de F. 18 par 100 kil. ou F. 108 par Tonneau. On
paierait donc F. 36 par Tonneau l'avantage de passer par
le Canal, tandis que cet avantage est estimé à F. 12 dans
le calcul rectifié de M. de Lesseps !

Le Café paie aujourd'hui à la Douane :

- F. 120 par 100 kil. ou F. 1,080 par tonneau de 900 kil.
lorsqu'il vient des entrepôts d'Europe ;
» 114 — ou F. 1,026 par tonneau, lorsqu'il
vient des pays hors d'Europe ;
» 94 — ou F. 846 par tonneau, lorsqu'il vient
de l'Inde par le Cap de Bonne-Es-
pérance.

S'il y avait un droit intermédiaire entre F. 94 et F. 114

pour le Café venant par Suez, ce droit serait de F. 104 par 100 kil., soit de F. 936 par Tonneau, ou F. 90 par Tonneau de plus que par le Cap, et nous avons vu que l'avantage de passer par Suez n'est que de F. 12 même pour Marseille !

L'Indigo paie aujourd'hui à la Douane :

- F. 360 par 100 kil. venant des Entrepôts.
- » 200 — venant des pays hors d'Europe.
- » 60 — venant de l'Inde par le Cap.

Si la Douane percevait sur l'Indigo un droit intermédiaire entre F. 60 et F. 200, lorsqu'il serait importé par Suez, ce droit serait de F. 130 par 100 kil., ou de F. 780 par Tonneau à raison de 600 kil. poids net, pour 1 Tonneau.

Il y aurait donc *en faveur de la route du Cap*, une différence de :

- Fr. 420 par Tonneau d'Indigo.
- » 90 — de Café.
- » 36 — de Coton.

Inutile de continuer les exemples pour prouver que *sans un changement radical dans le système des Douanes*, presque aucune marchandise pour France ne viendrait par le Canal de Suez, soit par Navire à voile, soit par Navire à vapeur.

Les petites bourses feront aussi sagement de ne pas se laisser séduire par les 5 % d'intérêts, qui doivent leur être comptés pendant les six ans au moins, que dureront les travaux, car il s'agit tout simplement de leur rendre *en intérêts* exactement le même argent qu'ils auront payé *en capital* !

Suivant M. de Lesseps (page 195), il y aura 22 millions à payer en intérêts avant que le Canal soit livré, et on ne voit pas pourquoi il demande 200 millions de la main droite, pour rendre 22 millions de la main gauche. Ne serait-il pas bien plus simple, et bien plus clair, de ne demander que 445 fr. par action en invitant les Actionnaires à mettre 55 fr. dans un tiroir, et à en extraire eux-mêmes tous les six mois l'intérêt revenant à leurs versements ?

Je ne me suis proposé dans cet écrit que de prémunir les petites bourses contre l'illusion qu'elles se feraient, si elles comptaient sur un placement permanent à 20 %, c'est-à-dire, sur 40 millions de revenu pour 200 millions de capital, comme disent les annonces de souscription.

Si l'objet de leur spéculation est simplement de *revendre leurs actions*, de *jouer*, comme on dit, il est très *possible* que ce jeu puisse réussir.

L'expérience est là pour prouver que *toute affaire* peut

entrer en ébullition, et *faire prime* si elle est convenablement *chauffée*.

N'a-t-on pas vu *les Docks Napoléon* faire prime et faire bien d'autres choses encore !

N'a-t-il pas suffi d'écrire :

« Après avoir examiné les diverses opérations que notre
» expérience nous met à même de déclarer bonnes, et
» devoir donner *un très-large dividende* aux capitaux
» qu'elles nécessiteront, nous avons arrêté de concert avec
» ces amis de créer une SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MARITIME au
» capital de TRENTE MILLIONS » — pour voir des Action-
naires accourir de tous pays, et payer jusqu'à 150 fr. de
prime sur des actions de 500 fr., alors qu'il n'y avait que
100 fr. de versés ?

Ne voyons-nous pas aujourd'hui même, au n° 45 de la place Vendôme, payer plus de 1,000 fr. des actions de 500 fr., tout comme s'il y avait là SOIXANTE MILLIONS de bénéfices *acquis* à répartir aux Actionnaires, tandis que tout le monde sait parfaitement que ce bénéfice n'existe pas plus que la jetée de HUIT MILLE MÈTRES, citée comme exemple par MM. Linant-Bey et Mougel-Bey, n'existe au Cap de Bonne-Espérance, ni ailleurs !

Si ce phénomène peut se produire au n° 45, pourquoi ne se produirait-il pas aussi au n° 46, de la même place ?

C'est une excellente spéculation que celle qui est basée sur la crédulité, l'amour propre, et l'ignorance, car il y en a bien plus dans le monde, qu'il n'y a de ce gros bon sens qui veut se rendre compte des bonnes et des mauvaises chances d'une entreprise, avant d'y engager son argent.

Si les avantages financiers du percement de l'Isthme de Suez ont été excessivement exagérés, ceux que la civilisation est appelée à en retirer ne l'ont pas été moins.

A entendre quelques enthousiastes et quelques poètes, il y aurait entre l'Inde et nous, une grande muraille de la Chine qui n'aurait jamais été franchie et que M. de Lesseps va percer, pour qu'à travers la brèche, l'Occident verse à grands flots sur l'Orient les bienfaits de sa civilisation ! On lit dans l'*Année Scientifique* de M. Louis Figuier de 1857, page 44. « Le percement de l'Isthme de Suez est appelé à » opérer une révolution complète dans les conditions du » commerce Européen : elle doit lui ouvrir les portes fermées jusqu'ici de l'Orient tout entier, et accomplir une » révolution semblable à celle qu'a déterminée autrefois la » découverte du cap de Bonne-Espérance ! »

Si le savant M. Figuier s'était exprimé ainsi il y a 25 ans je l'aurais peut-être compris. Les lettres, les journaux, les livres, les passagers, les espèces allaient et venaient alors par le cap de Bonne-Espérance, et il fallait huit à neuf mois pour recevoir une réponse. On comprend combien cet état

de choses était gênant pour le commerce et nuisible au développement de la civilisation. Il se trouva alors un homme, dont les éminents services semblent trop vite oubliés, qui découvrit le moyen de faire passer *lettres, journaux, livres, passagers, espèces*, etc., à travers l'Isthme de Suez. Un navire à vapeur les portait à Alexandrie et un autre les reprenait à Suez.

L'œuvre, la grande œuvre de WAGHORN a été depuis très perfectionnée et bientôt Alexandrie et Suez seront reliés par un chemin de fer qui sera plus rapide que le Canal, mais qui sera probablement plus coûteux pour les marchandises.

Toute cette grande affaire, dont on fait tant de bruit et qui, il y a un quart de siècle, aurait été un événement immense, se borne donc aujourd'hui à une simple question de différence de transport par canal ou par chemin de fer, sans gagner une heure, bien au contraire !

Et le transbordement, me dira-t-on, que faites-vous du transbordement ?

Le Canal du Holstein joint la mer du Nord à la Baltique, et permet d'éviter le Cattegat. Un chemin de fer remplit le même office, et va de Tonningen à Flensbourg.

On a le choix des deux voies, et j'ai vu, il y a deux ans, de nombreux bateaux à vapeur anglais transborder sur

les waggons à Tonningen de grandes quantités de marchandises destinées à la Russie, et qui le lendemain étaient retransbordées du waggon dans d'autres bateaux à Flensbourg. Les waggons étant bord à bord avec les bateaux à vapeur, aux deux extrémités de la ligne, ce double transbordement se faisait très vite, et autant que j'ai pu en juger, à très peu de frais. Si le Canal de Suez ne se perçait pas, il y aurait entre Alexandrie et Suez ce qui existe en petit, entre Tonningen et Flensbourg, et je ne pense pas que ce fut pour la civilisation de l'Orient, ni pour le commerce de l'Inde, une question *to be or not to be*.

Le percement de l'Isthme de Suez aura, sans aucun doute, son utilité politique encore plus que commerciale, et cette belle œuvre a toutes mes sympathies, en dehors du *DOIT* et *AVOIR*, ne fut-ce que parce qu'elle enseignera au gouvernement anglais qu'il peut aujourd'hui s'accomplir de grandes choses dans le monde sans lui, et au besoin malgré lui; mais la leçon ne doit pas être payée par de *petites bourses* attirées par l'appât de 20 % de revenu, et par la confiance qu'inspire l'honorabilité du caractère de M. de Lesseps.

Je dirai donc à ces petites bourses : la probabilité est qu'il y aura, comme pour tous les autres travaux gigantesques, beaucoup d'imprévu, et que les devis seront plus ou moins dépassés avant que le canal soit livré à la grande navigation. Le canal fait, ne comptez pas sur un passage de

trois millions de tonneaux, ce tonnage n'ira peut-être pas au dixième de ce chiffre. Ne comptez pas non plus sur un revenu de F. 250 pour les 24,000 hectares à mettre en culture. Il y a là peut-être aussi un zéro de trop. Méfiez-vous enfin du revenu de F. 996,000 par an des *Dunes* de sables, cela s'escompte très facilement *sur le papier*, mais cela n'aurait pas grande valeur en argent comptant.

Le livre sur le percement de l'Isthme de Suez signale encore d'autres branches de revenu qui y sont indiquées comme ayant une *grande importance*.

Il s'agit de la vente de chevaux Arabes et de la pêche dans le nouveau canal. Le droit de chasse sur les 24,000 hectares n'y figure pas, et je le mentionne ici *pour mémoire*.

Je ne connais que ce qu'il y a à perdre sur des chevaux Anglais ou Normands et j'ignore absolument si le bénéfice à faire sur des chevaux Arabes peut au besoin, former l'appoint des 40 millions de revenus annoncés aux souscripteurs d'Actions.

Quant à la pêche, que les auteurs du livre me permettent de leur dire que lorsque j'y ai lu page 112, ce qui suit :

Le courant établi par le jeu des deux barrages éclusés attirera dans le canal une multitude de poissons, tant de la mer Rouge que de la Méditerranée, etc.

J'ai cessé de les prendre au sérieux et j'ai fait de cet étrange paragraphe une allégorie Orientale :

C'est parce que je vois de *petits poissons*, non-seulement de la *mer Rouge* et de la *Méditerranée*, mais aussi de l'embouchure de la Seine, se diriger vers le *canal*, attirés par le *jeu des barrages éclusés* que je leur crie de toute la force de mes faibles poumons :

Défiiez-vous! — n'entrez pas! — vous serez attrapés! — On compte sur vous pour se faire de grands revenus! — C'est écrit! — Voyez page 112 du livre!

Mais hélas! les petits poissons ne savent pas lire — ils ont l'ouïe dure — les journaux du Havre, d'ailleurs, me mettaient une main sur la bouche, tenant de l'autre la trompette des Annonces; — dès demain je saurai, peut-être, ce qu'il en coûte pour vouloir ce qu'ils ne veulent pas; — je m'en consolerais en lisant la Fable :

- « Les oisillons, las de l'entendre ,
» Se mirent à jaser aussi confusément
» Que faisaient les Troyens quand la pauvre Cassandre
» Ouvrait la bouche seulement.
- » Nous n'écoutons d'instincts que ceux qui sont les nôtres
» Et ne croyons le mal que quand il est venu. »

FRÉDÉRIC DE CONINCK.

APPENDICE.

Du Percement de l'Isthme de Panama

Mes cinq lettres écrites sur le Percement de l'Isthme de Suez, voilà qu'il me tombe par la poste un livre intitulé : DU PERCEMENT DE L'ISTHME DE PANAMA.

J'ai hâte de l'indiquer aux souscripteurs d'Actions, car si les plus belles phrases et les plus beaux chiffres doivent avoir la préférence, ils la doivent en conscience au Percement de l'Isthme de Panama, ainsi résumé par son Auteur, M. Félix Belly :

« Une dépense de 100 Millions et un revenu *minimum* de 50
» Millions. Voilà les deux termes de l'opération Financière. Ce
» n'est pas beaucoup dans un pays comme l'Amérique intertro-
» picale où les bénéfices moyens du commerce ne descendent
» jamais au-dessous de 100 % » !

M. Belly ne dit pas à combien les bénéfices moyens du commerce montent dans l'heureuse Amérique intertropicale, dans les bonnes années, mais à la rigueur on peut se contenter du *minimum* indiqué qui ne laisse pas que d'être assez satisfaisant, mais qui n'a rien d'incroyable puisque la fertilité de ces pays là est telle que l'*Indigo* sert à lester les Navires! Ecoutez plutôt le livre de M. Belly, page 70 :

« Lorsque le même Navire qui emploie une année entière à se » promener de Bordeaux au Pacifique, chargé de vins et de » Soieries et à revenir à Bordeaux *lesté* d'*Indigo* ou de Brésil, » pourra obtenir le même résultat en trois ou quatre mois, etc. »

Ainsi les amateurs d'Actions dans les percements d'Isthmes ont à choisir entre :

- 20 % Dans l'Isthme de Suez et
- 50 % dans l'Isthme de Panama, à moins qu'ils ne préfèrent un solide placement à
- 100 % *au minimum*, dans le commerce de l'Amérique intertropicale.

Obligé de donner un avis à la personne qui m'a consulté, je lui conseille du

3 % à 75 Fr., ou des Obligations de Chemins de Fer produisant 15 Fr. de rente pour 300 Fr. de Capital et donnant la chance d'être remboursé à 500 Fr. Or, cette chance là vaut bien

celle des quarante millions de Revenus dans le Canal de Suez, avec ou sans Poissons, mais si malgré mon avis, mon consultant se décide pour l'Isthme de Panama, qu'il sache : dit M. Belly ; « qu'il » sera entré dans une œuvre hardie, généreuse, grande à tous » les points de vue, qui sera l'honneur des plus honorés et l'un » des prodiges de notre siècle, et dont les conséquences immé- » diates pour la fusion des races humaines, et le rayonnement du » foyer civilisateur jusqu'aux régions les plus deshéritées, ont » frappé les plus grands esprits et déterminé déjà tant d'efforts et » de travaux. »

Bien que je ne sois qu'un très petit esprit, le ton de ce tableau là me plaît mieux que l'autre. Le clair-obscur y est surtout admirablement ménagé, et il ne saurait manquer de produire un grand effet sur le public impressionnable.

Mais j'ai hâte de finir, de peur de me voir arriver un troisième ou quatrième percement d'Isthme, car le vent est décidément de ce côté là, et il est généralement plus favorable à ceux qui veulent *Percer*, qu'à ceux qui veulent *Compter*.

TMW-Bibliothek



00810180

