

Res 35369-22/3

GRAND CANAL MARITIME  
DE L'OCÉAN A LA MÉDITERRANÉE

---

# RAPPORT

PRÉSENTÉ

A LA CHAMBRE DE COMMERCE DE CETTE



GRAND CANAL MARITIME  
DE  
L'OCÉAN A LA MÉDITERRANÉE

---

**RAPPORT**

PRÉSENTÉ  
A LA CHAMBRE DE COMMERCE DE CETTE

PAR

**ÉMILE FRAISSINET**  
MEMBRE DE LA COMMISSION DU TRAFIC

sous la présidence

DU

**VICE-AMIRAL PAUL MARTIN**



---

MONTPELLIER  
**IMPRIMERIE CENTRALE DU MIDI**  
(HAMELIN FRÈRES)

—  
1888

BRITISH MUSEUM

BRITISH MUSEUM

BRITISH MUSEUM

# GRAND CANAL MARITIME

DE L'OcéAN A LA MÉDITERRANÉE

---

## RAPPORT

PRÉSENTÉ

A LA CHAMBRE DE COMMERCE DE CETTE

---

MESSIEURS,

Je dois à la Chambre le compte rendu de la mission que j'ai remplie, comme son délégué, dans la Commission du trafic pour le canal des Deux-Mers, dont j'avais été nommé membre, en date du 13 mai 1886, par M. le Ministre des travaux publics, sur la proposition de M. *Lockroy*, ministre du commerce.

Je dépose sur le bureau de la Chambre le rapport que je lui avais soumis bien avant d'être appelé à la première réunion de la Commission du trafic, et alors que le projet présenté par la Société d'études de travaux de France n'avait pas subi les dernières modifications présentées par sa dernière brochure, en date du 3 juin 1887, motivée par une indiscretion coupable, qui dévoila aux promoteurs du Canal les conclusions

des rapporteurs des Commissions, qui n'étaient rien moins que favorables à ce projet.

La Société d'études de travaux de France, pour gagner du temps et tâcher d'influencer l'opinion publique en faveur de son œuvre, par l'organe des nombreux journaux à sa dévotion, demanda un sursis, soi-disant pour présenter un nouveau projet devant parer aux imperfections de celui critiqué par les Commissions.

Ce sursis fut accordé, et les conclusions des deux Commissions furent renvoyées après la communication et l'étude de ce nouveau projet.

Dans mon rapport, pour démontrer l'inutilité du Canal au point de vue pratique pour les bateaux à vapeur, j'ai basé mes calculs sur une vitesse moyenne de 10 nœuds à l'heure, et pour un navire de 2,000 tonnes, type qui, d'ici à peu d'années, sera probablement le plus petit des bateaux à vapeur.

Or les deux rapports démontrent de la manière la plus évidente que, si le Canal se faisait, il n'y aurait que les bateaux à vapeur marchant à moins de 7 à 8 nœuds à l'heure qui auraient peut-être avantage à passer par le Canal.

Mais cet avantage ne pourrait se produire que pour des voiliers ou vapeurs partant de Gênes, de Marseille et de Cette, et allant dans les ports de la côte occidentale de l'Espagne, du Portugal, de la France et du nord de l'Europe. Ce n'est certainement pas cet aliment qui pourrait suffire à l'exploitation du canal projeté.

Quant à la grande navigation du Levant et de tous les points qui permettent d'utiliser le canal de Suez, il est facile de démontrer que pas un seul de ses navires n'aurait avantage à abandonner le détroit de Gibraltar

pour venir s'engager dans le dangereux dédale de ponts et d'écluses dont serait parsemé le canal de la Nouvelle à Bordeaux (38 écluses et 154 ponts!!).

Voici cette démonstration :

La dépense moyenne d'un navire à vapeur en cours de voyage est, par jour,

de 650 à 700 fr. pour un navire de	500 tonnes.
950 à 1,000	— 1,000 —
1,200 à 1,300	— 2,000 —
1,500 à 1,600	— 3,000 —
1,800 à 2,000	— 4,000 —

Cette dépense comprend l'amortissement, l'intérêt et l'assurance de la valeur totale du navire et de tout son armement; les frais d'entretien et de réparation, ainsi que l'amortissement pour le changement de chaudières, les dépenses de charbon, graisse, huile, étoupe, salaire et nourriture de l'équipage.

En prenant pour exemple un navire de 2,000 tonnes, comme type moyen et comme marche moyenne 10 milles à l'heure (le mille a un peu plus de 1,850 mètres), et pour point de départ le cap Bon, au nord de la Tunisie, — que tous les vapeurs vont reconnaître en venant de Port-Saïd ou du Levant, — et pour point d'arrivée le phare de Cordouan, à l'entrée de la Gironde, voici quels seraient les résultats comparés du passage de ce navire par le canal projeté ou le détroit de Gibraltar :

du cap Bon à la Nouvelle . . . . .	514 milles.
de la Nouvelle à Cordouan. . . . .	319 —
du cap Bon au détroit de Gibraltar . . . . .	805 —
de Gibraltar à Cordouan. . . . .	953 —

C'est donc, en résumé, sur la distance entre le cap

Bon et Cordouan, passant par le détroit de Gibraltar ou par le canal des Deux-Mers, qu'il faut calculer la durée du trajet et la dépense qu'il entraînerait par l'une et l'autre route.

La distance du cap Bon à la hauteur du phare de Cordouan, passant par Gibraltar, est de 1,758 milles, qui, à raison de 10 milles à l'heure, représentent une durée de parcours de 176 heures.

Celle du cap Bon à Cordouan, par le canal projeté, serait de 833 milles, soit de 925 mille en moins; ce qui, à raison de 10 milles à l'heure, ferait une économie de marche de 92 heures, en admettant que la traversée du canal fût faite avec la même vitesse de marche qu'en mer, — ce qui est inadmissible. Il faut l'évaluer à 5 milles à l'heure, au maximum, sans tenir compte de la perte de temps considérable, mais inévitable, au passage des écluses, pour les arrêts de nuit et pour les cas imprévus d'encombrement. (La durée moyenne de la traversée du canal de Suez est de 36 heures au moins, et il n'y a que 87 milles, sans ponts ni écluses.)

Celle du canal océano-méditerranéen, à raison de 5 milles à l'heure, vitesse fixée pour le canal de Suez, serait donc de 105 heures; et, en n'ajoutant que 12 heures pour la perte de temps — aux 38 écluses et aux 154 ponts, — cela porterait la durée totale du trajet à 117 heures, soit près de 5 jours; alors que les 925 milles de plus, par le détroit de Gibraltar, à la vitesse de 10 milles à l'heure, ne prendraient que 92 heures. Il serait donc *plus rapide, et surtout plus économique*, de passer par le détroit de Gibraltar.

Mais, sans même m'arrêter à ce décompte, dont on n'osera pas me contester l'exactitude, et pour aller au devant des prétendues rectifications et des protestations qui pourraient m'être opposées, m'en tenant aux

appréciations de temps et de distance précédemment indiquées, je veux admettre, *ce qui est faux*, que la différence de durée du trajet serait de 87 heures en faveur du Canal.

En prenant la voie de Gibraltar, ces 87 heures occasionneront une dépense de 4,530 francs, — à raison de 1,250 francs par 24 heures. — Mais, d'autre part, ce même vapeur de 2,000 tonnes passant par le grand canal aura à payer, — à raison de 3 fr. 75 par tonne, pour droits de passage, — la somme de 7,500 francs... D'où encore, pour son armateur, une économie bien nette de 2,970 francs!!!

Et cette différence s'accusera bien plus grande encore, quand il s'agira de navires d'un plus fort tonnage, dont la dépense journalière n'augmente pas en proportion du tonnage, ce qui est le cas pour la majeure partie des vapeurs venant de Suez.

Exemple : Un navire de 4,000 tonnes fait une dépense journalière de 2,000 francs. Dans les conditions qui précèdent, ce navire dépenserait (pour 87 heures) 7,247 francs en passant par Gibraltar, et 15,000 fr. en prenant la voie du Canal ( $3,75 \times 4,000 = 15,000$ ). Il en résulterait donc pour son armateur une économie de 7,753 francs.

Et ici, je le répète, mon estimation des dépenses journalières des navires de 500 à 4,000 tonnes défie toute contestation.

Comme on vient de le voir, la Société du canal des Deux-Mers estime aujourd'hui qu'un droit de 3 fr. 75 par tonne serait suffisamment rémunérateur. Ce droit nous paraît au contraire bien réduit, surtout en prévision des déceptions qui ne manqueront pas de se produire sur les évaluations de tonnage faites par la

Société, qui nous paraissent des plus exagérées et surtout non justifiées.

Il est bon de rappeler que les droits de passage pour le canal de Suez sont encore aujourd'hui de 9 fr. 50 par tonne; et ce canal a coûté infiniment moins cher que ne coûterait celui de l'Océan à la Méditerranée.

Les majorations du rapport de M. Guillemain, inspecteur général des ponts et chaussées, rapporteur de la Commission technique de l'alimentation, qui n'ont rien d'exagéré, portent la dépense totale au minimum de *1,500 millions*.

Dans son dernier projet, la Société du canal des Deux-Mers fait d'importantes et coûteuses modifications sur son projet primitif et maintient le chiffre total de la dépense à 700 millions; ce qui est anormal à double titre, puisque cette somme, énoncée dans son premier projet, paraissait de beaucoup insuffisante à tous ceux chargés de l'apprécier.

Le système de traction que propose la Société du canal a été reconnu et déclaré impraticable par tous les gens compétents. Les inconvénients, les dangers même que présenterait le remorquage de trains composés de quatre navires, par des locomotives, sont incontestables et largement démontrés par les rapports des deux Commissions.

Après avoir lu le nouveau projet avec la plus scrupuleuse attention, j'écrivis la lettre suivante à M. le vice-amiral Martin, président de la Commission du trafic :

Cette, le 27 juillet 1887.

*Monsieur le vice-amiral P. Martin, président des Commissions  
du canal des Deux-Mers, membre du Conseil de l'amirauté,  
à Paris.*

MONSIEUR LE VICE-AMIRAL,

J'ai lu et relu avec la plus scrupuleuse attention la nouvelle brochure que la Société d'études de travaux de France vient de publier relativement à son projet du canal des Deux-Mers.

Ce nouvel opuscule est la reproduction revue, corrigée et augmentée, de tout ce que cette Société a déjà publié sur ce projet, dont l'utilité n'est rien moins que démontrée, malgré tout ce que les journaux à la discrétion des promoteurs pourront écrire en faveur de cette entreprise gigantesque, qui ne pourrait avoir d'autre résultat que la ruine de tous ceux qui seraient assez imprudents pour y exposer leurs capitaux.

Le tableau gradué (page 141) des produits présumés pour les dix premières années d'exploitation, qui débute pour la première année par 22,000,000 fr., pour arriver à la dixième année à 57,500,000 fr., est un chef-d'œuvre du genre; mais, comme il n'est basé que sur des espérances hypothétiques que rien ne justifie, ce serait s'exposer à de cruelles et ruineuses déceptions que de croire à la possibilité de réaliser ces recettes fantastiques.

Le trafic présumé sur lequel sont basées toutes les appréciations de la Société est entièrement chimérique, et tous les chiffres étalés dans cette brochure, avec une habileté remarquable, ne sont là que pour jeter de la poudre aux yeux de ceux qui seraient assez naïfs pour se laisser prendre à ce mirage trompeur.

Par déduction, M. l'ingénieur René Kerviler, auteur du dernier mémoire, croit avoir démontré (page 18) que les navires qui passeraient par le canal et payeraient le droit de 3 fr. 75 par tonne *laisseraient un bénéfice égal à l'armateur ou, en d'autres termes, équivalent tout au moins au passage gratuit du Canal.*

N'est-ce pas le cas de dire : Qui veut trop prouver ne prouve rien ?

Pour donner plus de vraisemblance à l'utilité du Canal au point de vue stratégique et à son utilité pour le passage de nos flottes d'une mer dans l'autre, le nouveau projet porte à 8,50 la profondeur, sans se préoccuper davantage des moyens d'alimentation ; or, puisque la commission technique a, par la voie de son rapporteur, démontré par A + B que les ressources étaient insuffisantes alors que la profondeur ne devait être que de 6 m. 70, sans qu'il fût nécessaire pour cela de prendre le nombre d'éclusées correspondant au nombre de convois pour arriver au tonnage présumé par la société, que résulterait-il pour l'alimentation, la déperdition d'eau devenant plus considérable par le fait d'une plus grande profondeur ?

Les conclusions de M. l'ingénieur en chef Dingler, chargé de rédiger un rapport par la Commission technique nommée par un décret du 10 juin 1882 sont en tous points justifiées par la grande majorité des nouvelles Commissions ; elles sont conçues dans ces termes :

- » 1° Le canal maritime de Bordeaux à Narbonne est possible au point de vue des travaux qui le composent, si l'on ne recule pas devant des ouvrages exceptionnels, exigeant des dépenses énormes ;
- » 2° L'alimentation ne semble pas suffisamment assurée ;
- » 3° La dépense du premier établissement, y compris l'intérêt pendant la construction, s'élèvera à un milliard et demi. Les avantages que le pays doit retirer de l'entreprise, au point de vue commercial, ne sont pas en rapport avec les sacrifices demandés au Trésor, sacrifices qui peuvent beaucoup dépasser les évaluations, par suite des conventions intervenues entre l'État et la compagnie du Midi ;
- » 4° Au point de vue de la marine militaire, la déclaration formelle du Conseil d'amirauté oblige à conclure que le canal projeté n'augmentera pas la puissance du pays ;
- » 5° Au point de vue de la marine marchande, en présence de la faible vitesse qu'il paraît raisonnable d'y supposer,

» rien ne démontre que les navires auraient intérêt à préférer le canal au détroit de Gibraltar. »

Si le gouvernement de la République française se laissait aller à autoriser une pareille entreprise, il assumerait une responsabilité qui l'entraînerait bien certainement dans des dépenses qui seraient ruineuses pour le Trésor public et peu en rapport avec l'utilité plus que contestable de l'œuvre projetée.

Il est bien évident que la Société qui cherche à lancer cette affaire fera tous ses efforts pour y réussir; elle est aujourd'hui trop engagée par les dépenses qu'elle a faites, et qui doivent se chiffrer par plusieurs centaines de mille francs, pour reculer devant quoi que ce soit.

Si la réalisation de ce gigantesque projet avait quelques chances de réussir, il serait plus sage au gouvernement français de rembourser les dépenses faites que de donner une autorisation pour une entreprise qui, fatalement, serait la ruine de la fortune publique et de l'épargne privée.

Veillez agréer, Monsieur l'Amiral, la nouvelle assurance de mes sentiments les plus distingués.

Signé : FRAISSINET,

*Délégué de la Chambre de commerce de Cette,  
membre de la Commission du trafic.*

Le 11 novembre, j'ai reçu ma convocation pour la nouvelle réunion de la Commission du trafic, fixée au 21, et, après avoir demandé l'avis de la Chambre, je me suis rendu à Paris pour y terminer mon mandat.

La première séance, qui a duré plus de trois heures, a été employée à la lecture du rapport de M. Germain, qui a été consciencieusement discuté et modifié dans quelques passages, et seulement dans la forme; mais tous les membres de la Commission ont été unanimes à reconnaître l'esprit de modération qui avait présidé à sa rédaction, aussi bien que la logique et la valeur de

ses arguments. Une nouvelle réunion fut arrêtée pour le mercredi suivant. C'est dans cette seconde séance que le rapport de M. Germain, ayant subi les modifications demandées, a été définitivement approuvé et signé par tous les membres présents, *sans observations et sans aucune réserve.*

Au fur et à mesure que nous arrivions à cette dernière réunion, il fut remis à chacun de nous, et sous pli cacheté, à notre adresse respective, les deux lettres de M. Cahen, administrateur délégué de la Société du canal des Deux-Mers, que je vais vous lire. La Chambre appréciera le caractère de dépit qu'elles témoignent et jugera aussi de leur forme, qui, certainement, aurait pu être plus courtoise. Ces lettres sont adressées à l'amiral président des deux Commissions ; les voici :

Paris, 30 novembre 1887.

*Monsieur l'amiral Martin, président de la Commission  
du trafic du Canal des Deux-Mers*

MONSIEUR L'AMIRAL,

Je me plais à croire que vous ne couvrirez pas de votre nom le rapport dont la rédaction définitive vous est soumise aujourd'hui, et ce, pour les trois raisons suivantes :

1° Le Rapporteur avait pris l'engagement de ne pas formuler une seule objection sans nous admettre à la discuter avec lui, et il m'a déclaré personnellement qu'il était favorable à l'œuvre du Canal et qu'il avait eu beaucoup de peine à faire remonter le courant à la Commission, qui était tout entière hostile.

Le Rapporteur a oublié deux fois sa promesse, d'abord lorsqu'il nous a demandé des concessions de détail pour en tirer

parti plus tard contre nous ; puis, quand il a introduit dans son rapport des objections dont il ne nous avait pas donné connaissance.

2° Le Rapporteur, après avoir concédé une durée de passage de 70 heures, de mer à mer, arrive à une durée de 83 heures 13 m., en faisant valoir contre nous, non pas de justes objections, mais ses propres appréciations, pour l'énonciation verbale desquelles il n'aurait pas affronté notre présence ; mais il avait besoin d'ingénieur de prétendues difficultés de navigation pour atténuer la recette et pour faire entrevoir à l'État, au moment où l'entreprise de Panama cause de si cruels soucis, la perspective d'une intervention qui mettrait en péril les finances publiques.

Je note pour mémoire l'absurdité de la critique sur l'intérêt stratégique, que le Rapporteur prétend ne pas exister, ajoutant qu'il serait plus simple de doubler le matériel naval. Personne mieux que vous, Monsieur l'Amiral, ne sait combien serait ridicule une pareille solution, au milieu des difficultés de recrutement du personnel maritime et des transformations incessantes de la flotte.

3° Le Rapporteur m'a dit, il y a huit jours, que, dans l'intérêt du Canal, il avait refusé de se prêter à une réunion plénière, sans doute parce qu'il ne voulait pas prendre la responsabilité des chiffres de M. Guillemain. Et, cependant, c'est uniquement sur ces chiffres qu'il appuie ses conclusions.

Un ministre équitable, qui accepterait la lecture d'un pareil rapport, s'apercevrait vite de l'absence de sincérité de ce document ; mais, dans tous les cas, il constaterait que la Commission a répondu affirmativement sur l'unique question soumise à son examen, puisque, même en réduisant de 20 % à 6 % l'accrue des recettes au bout de dix ans, elle en découvre pour 40 millions de francs. Étrange revirement de la part d'un Rapporteur qui, trois mois auparavant, concluait à l'improbabilité d'un trafic quelconque. A quelle opinion s'en tenir, parmi les opinions successives de M. le Rapporteur ?

Votre haute impartialité, Monsieur l'Amiral, vous commandera, sans doute, d'avoir égard à ma protestation.

Veillez agréer, Monsieur l'Amiral, l'expression de mes sentiments de haute considération.

*L'Administrateur délégué de la Société d'études  
de travaux français,*

H. CAHEN.

Paris, le 30 novembre 1887.

*Monsieur Lagrange, président de la Commission d'alimentation  
du canal des Deux-Mers.*

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Je m'explique maintenant pourquoi vous avez refusé à la Société d'études de travaux français un débat contradictoire sur les nouvelles questions que vous avez examinées avant de présenter vos conclusions ; mais je me plais à espérer que vous réfléchirez encore avant de donner votre sanction au travail de M. Guillemain.

A tort ou à raison, le haut personnel des ponts et chaussées a toujours passé pour hostile à l'œuvre du canal des Deux-Mers, et je crains que le double rapport dont le projet vous est soumis n'atténue en rien, au contraire, cette impression.

Je dois vous rappeler quelques faits.

La Commission d'alimentation a été instituée pour dire si l'alimentation du Canal est possible ; rien de plus.

Dans un rapport rédigé en quelques jours, et qu'on avait tenté de dérober à la discussion, la réponse avait été négative.

Mais on a annulé ce rapport dès qu'on a su que j'en connaissais la teneur, et d'une conversation avec M. Guillemain il est résulté que sa réponse ne pouvait pas manquer d'être affirmative sur la question d'alimentation, si, d'une part, nous donnions des garanties pour l'étanchéité du canal ; si, d'autre part, nous assurions l'alimentation pendant les étiages de la Garonne, à l'aide d'eau emmagasinée dans des réservoirs pyrénéens.

C'est pour lui donner satisfaction que nous avons rédigé le Mémoire n° 4 de juin 1880, et je rappelle ici à votre charge, Monsieur le Président, que vous avez pris l'engagement formel et répété de nous donner une solution pour la fin de juin, si notre Mémoire était déposé au plus tard le 10 juin. Or il a été déposé le 9 juin.

Je crois savoir, Monsieur le Président, que M. Guillemain a terminé dans le délai prévu son rapport, qui conclut à l'alimentation. Pourquoi, cependant, n'a-t-il été déposé que quatre mois plus tard ?

C'est que le haut personnel des ponts et chaussées ne veut pas du canal des Deux-Mers, et que les désaveux ne lui importent pas, pourvu qu'il continue l'obstruction qui dure depuis M. Dingler jusqu'à vous, en passant par le comité technique de Panama.

La conclusion sur l'alimentation étant favorable, on a donc dû chercher une combinaison qui permit une solution hostile, et c'est ainsi que la Commission d'alimentation s'est transformée en Commission technique, pour discuter des prix dont l'examen n'était pas dans ses attributions. Pendant quatre mois, on a amoncelé des chiffres dont l'exagération même fait sourire, et dont je veux dire quelques mots.

Il n'est pas exact que les débouquements doivent coûter 217 millions de construction et 12 millions d'entretien annuel; d'abord, parce que la Société estime que 12 millions par an suffiront à la construction même, et que, d'ailleurs, je ne vois pas pourquoi on mettrait à la charge du Canal des travaux qui incombent à l'État, qui ont déjà fait l'objet de deux lois et pour lesquels est prévue une dépense de 150 millions seulement. La Société ne devant se charger de l'exécution des débouquements que si l'État lui en assure, sous une forme quelconque, la contre-valeur, il n'y a lieu de prévoir pour elle, de ce chef, aucun déboursé réel.

Il n'est pas exact non plus que les irrigations et submersions doivent coûter les centaines de millions indiqués par M. Guillemain, ni que le capital prétendu nécessaire puisse être grevé, dès le début, de l'intérêt de ces centaines de mil-

lions, attendu que la Société ne fera jamais, pour ces irrigations et submersions, une dépense quelconque, sans avoir d'abord, par la possession d'un nombre suffisant de polices d'abonnement, une recette au moins correspondante. Les indications de la Société, à cet égard, sont formelles, puisqu'au départ elle n'attend des irrigations qu'un cinquantième de sa recette totale, et que la moyenne générale ne va pas au delà du trentième de l'ensemble des recettes prévues.

M. le Rapporteur est parfaitement fixé, du reste, sur ces deux points ; mais il avait besoin d'épouvanter le Ministre en lui présentant un chiffre de 65 millions pour l'intérêt annuel, à  $4\frac{1}{2}\%$ , du capital de construction. Comme si, même en admettant l'hypothèse inouïe d'une dépense de 1,465 millions, cette dépense devait être effectuée instantanément et porter ainsi, dès la première minute de la cession, le plein des intérêts qu'elle serait censée représenter !

Il n'est pas davantage exact de supposer à la région traversée par le canal des Deux-Mers une constitution géologique identique à celle du canal de la Marne au Rhin, et, par conséquent, les 160 millions comptés par M. Guillemain, pour le revêtement en maçonnerie de toute la cuvette, sont manifestement exagérés. Ils équivalent à 400,000 francs par kilomètre, soit, sur toute la longueur du canal, à une maçonnerie de mortier de ciment de 0<sup>m</sup> 50 d'épaisseur. Pourquoi un pareil revêtement, pourquoi une telle épaisseur ? Cela serait admissible, à la rigueur, dans les terrains rocheux où il y a des parties fendillées ; mais, sur la majeure partie du trajet, on est en bon terrain, dans un sol d'argile sableuse imperméable, et, dès lors, sur ces points, le revêtement est sans objet. La Société, dont on critique les dires, a consenti une prévision de 40 millions, soit 100,000 francs par kilomètre.

Dans un débat contradictoire, elle établirait que la dépense réelle, loin d'atteindre 160 millions, ne dépassera pas cinq millions.

Mais c'est un parti pris dans la Commission de forcer arbitrairement la dépense. C'est ainsi qu'elle triple le coût des des écluses, alors que nous sommes garantis par les futurs constructeurs contre tout aléa budgétaire.

C'est ainsi qu'elle compte 17 millions d'entretien, alors que l'entretien serait pour ainsi dire nul, pour une cuvette maçonnée d'un bout à l'autre.

Je n'ai pas l'intention de faire la critique des soixante et une pages très-serrées du deuxième rapport par lequel M. Guillemain s'est évertué à détruire les conclusions favorables de son premier rapport. Je n'essayerai pas non plus de répliquer aux critiques de M. Guillemain sur les bassins d'épargne, sur les pompes, sur toutes les réactions contre la routine chère aux vieux ingénieurs. Pour trouver une valeur à ces critiques, il faudrait qu'elles fussent autre chose que des appréciations personnelles, présentées sans l'ombre d'une justification.

Mais je ne puis pas ne pas relever les insinuations qui terminent le rapport, et qui cachent mal les allégations malveillantes produites dans les Commissions contre les soumissionnaires qui servent de caution à l'entreprise. Toutefois je partage en partie l'opinion du Rapporteur, lorsqu'il déclare que l'affaire est beaucoup plus grosse que ne paraît le croire la Société d'études. Oui, l'affaire est grosse de méchancetés sourdes, de jalousies et d'oppositions inavouables ; mais ce serait un tort de croire que la Société les ignore, et je puis vous déclarer, Monsieur le Président, qu'elle trouvera dans l'opinion publique les moyens de réagir efficacement contre les conclusions dont il vous plairait d'endosser la responsabilité.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de tous mes sentiments.

*L'Administrateur délégué de la Société d'études  
de travaux français,*

H. CAHEN.

Inutile de vous dire que tous les membres de la Commission du trafic ont été indignés ; et, à l'unanimité, il fut décidé qu'on se bornerait à un simple accusé de réception, pour éviter la polémique agressive que leur auteur semblait vouloir provoquer.

Voici en quels termes M. Hauzer, ingénieur de la marine, en sa qualité de secrétaire de la Commission, a répondu à M. Cahen :

Paris, le 30 novembre 1887.

*Monsieur Cahen, administrateur délégué de la  
Société du canal des Deux-Mers.*

MONSIEUR,

M. l'amiral Martin a reçu la lettre que vous lui avez adressée hier ; il vous en accuse réception.

L'Amiral vous informe que votre lettre ne lui paraît, ni par son fond, ni surtout par sa forme, susceptible de donner lieu à une nouvelle discussion. Il me charge également de vous dire que c'est au Ministre des travaux publics qu'il juge avoir à rendre compte des actes de la Commission.

Quant au Rapporteur, il n'a été que le fidèle interprète des opinions de la Commission, qui, seule, en assume la complète responsabilité.

Recevez, Monsieur, l'assurance de ma considération très-distinguée.

*L'Ingénieur de la marine,*  
Signé : A. HAUZER.

M. Cahen a tenu à avoir le dernier mot et à donner un nouvel échantillon de sa courtoisie épistolaire.

Voici sa réponse à M. Hauzer :

Paris, 2 décembre 1887.

*Monsieur Hauser, ingénieur de la marine.*

MONSIEUR L'INGÉNIEUR,

Je ne puis pas laisser le dernier mot à M. l'amiral Martin, et je ne puis pas lui laisser dire que ma lettre « ne lui paraît,

ni par son fond, ni surtout par sa forme, susceptible de donner lieu à une nouvelle discussion. »

M. l'Amiral se croit toujours à son bord, où il était maître, après Dieu. Il semble oublier qu'il se trouve, non en présence de subordonnés, mais de citoyens libres, qui à l'autorité temporaire qu'il tenait de la confiance ministérielle sont en droit d'opposer une résistance légitime contre des procédés arbitraires.

Nous n'avons vu qu'une fois M. l'amiral Martin en réunion plénière, et, dans cette courte entrevue, M. Verstraet et moi, nous avons pu constater d'avance le caractère excessif de mon dire du 30 novembre, quand j'ai parlé de la haute impartialité du président.

J'ai encore, Monsieur l'Ingénieur, deux points à rectifier dans la communication que vous me faites de la part de M. l'Amiral.

Je nie que le Rapporteur ait été le fidèle interprète des opinions de la Commission.

Comment, après avoir oublié les promesses spontanées qu'il m'avait faites, se serait-il souvenu davantage des vœux de collègues qui n'avaient pas, comme certains membres de la Commission, un parti pris qu'aucune bonne raison n'a pu modifier ?

Il est si peu exact que M. Germain ait été un rapporteur fidèle, qu'il n'a même pas tenu compte des dires de M. Bordes sur le considérable trafic résultant du transport des pins, et qu'il a dû, au dernier moment, modifier ses conclusions pour arriver à obtenir la signature de tous les membres. Et encore est-il nécessaire d'ajouter qu'il vous a fallu, Monsieur l'Ingénieur, insérer au procès-verbal la protestation de M. Canton contre l'absence d'un débat contradictoire.

Car, et c'est un point essentiel que je signalerai à l'attention du Ministre, partout où il y a eu débat contradictoire, il y a eu accord, et ce n'est que sur des points où, volontairement, on ne nous a pas consultés, qu'on a pris une attitude hostile.

Que M. l'Amiral ne croie pas non plus qu'il ait la possibilité d'étouffer la discussion, en déclarant, comme il l'a fait le 30 dé-

cembre, la Commission dissoute, et en se proposant de tirer le rapport de M. Germain à 2,000 exemplaires pour le répandre dans la région.

Puisque, avec raison du reste, il reconnaît « n'avoir à rendre compte qu'au Ministre des travaux publics des travaux de la Commission », il ne tardera pas à savoir que le Ministre a pris l'engagement formel d'ouvrir, dans son cabinet, une discussion contradictoire entre les membres de la Commission, d'une part, et les représentants de la Société du canal des Deux-Mers, d'autre part. La Commission du trafic, au seul nom de laquelle M. l'amiral Martin a le droit de parler, n'a donc pas la faculté de se dissoudre, et elle n'est pas autorisée, sans engager gravement sa responsabilité, à livrer au public un document qui n'appartient qu'à l'administration et que le Ministre peut désavouer.

Je comprends parfaitement la mauvaise humeur de M. l'Amiral, lorsqu'il se rend compte qu'aucun des dires ou des documents de la Commission n'a pu échapper à notre vigilance ; elle s'accroîtra sans doute quand il apprendra, par cette lettre, que toutes les correspondances échangées et toutes les protestations faites sont portées à la connaissance du Ministre et des Sénateurs et Députés du Midi.

Recevez, Monsieur l'Ingénieur, l'assurance de ma considération très-distinguée.

*L'Administrateur délégué de la Société d'études  
de travaux français,*

H. CAHEN.

Attaquer l'impartialité avec laquelle M. le vice-amiral Martin a présidé les séances des Commissions, c'est dénaturer et méconnaître la vérité.

Paris, le 4 décembre 1887.

*Monsieur Hauser, ingénieur de la marine.*

MONSIEUR L'INGÉNIEUR,

J'apprends à l'instant que M. Canton, membre de la Commission du trafic, a adressé hier à M. le Ministre des travaux publics une lettre ayant pour objet de protester contre le parti pris de refuser un débat contradictoire à la Société du canal des Deux-Mers, et de dire que la signature qu'il a donnée au pied du rapport de M. Germain n'a d'autre valeur que l'opposition d'un nom sur une feuille de présence.

Vous ne refuserez sans doute pas, Monsieur l'Ingénieur, de porter cette nouvelle à la connaissance de M. le Président, à la haute impartialité de qui j'ai, en toute circonstance, rendu hommage, bien que je n'aie jamais ignoré sa persistante hostilité.

Recevez, Monsieur l'Ingénieur, l'assurance de ma considération très-distinguée,

*L'Administrateur délégué de la Société d'études  
de travaux français,*

H. CAHEN.

N'est-il pas regrettable qu'un membre d'une Commission aussi sérieuse que celle dont nous avons eu l'honneur de faire partie puisse déclarer qu'il a signé les résolutions qui y ont été prises, après une entière et libre discussion, comme s'il n'avait apposé sa signature qu'au bas d'une simple feuille de présence, alors que, comme tous ses collègues, il a signé sans réserves ni observations ?

Paris, le 4 décembre 1887.

*Monsieur le Ministre des travaux publics.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai eu l'honneur de vous adresser, le 30 novembre, copie de mes lettres à M. l'inspecteur général Lagrange et à M. l'amiral Martin.

Pour mettre au point le dossier, j'ai l'honneur d'inclure aujourd'hui :

1° Copie de la réponse de M. l'ingénieur Hauser, agissant au nom de M. l'amiral Martin, ainsi que de ma réplique ;

2° Copie d'une nouvelle lettre que j'adresse aujourd'hui à M. l'ingénieur Hauser.

Je vous demande, Monsieur le Ministre, de vouloir bien prendre acte de ma protestation contre les agissements de M. l'amiral Martin, déclarant, de son autorité privée, la Commission dissoute, alors qu'il n'ignore pas que vous avez promis d'instituer dans votre cabinet un débat contradictoire final, en donnant l'ordre de tirer, pour être distribués dans la région, 2,000 exemplaires du rapport de la Commission du trafic, alors que vous seul, Monsieur le Ministre, avez le droit de disposer de ce rapport.

J'aurai l'honneur, Monsieur le Ministre, de porter verbalement à votre connaissance les derniers faits ; mais, en attendant, je tiens à appeler votre bienveillante attention sur deux points essentiels :

1° Je puis déclarer, d'une façon en quelque sorte absolue, qu'il y a eu accord chaque fois qu'il y a eu débat contradictoire, et, par suite, je suis fondé à dire que c'est parce qu'elles ne voulaient pas d'une solution formelle, que les Commissions ont étendu leur mission à des questions qui n'étaient pas de leur ressort et à la discussion desquelles elles se sont refusées à nous admettre, — ceci pour la Commission d'alimentation, — ou dans l'ignorance desquelles elles nous ont systématique-

ment tenus, malgré des engagements formels, — cela pour la Commission du trafic.

2° Pour ce qui est du programme même des Commissions, vous remarquerez, Monsieur le Ministre, qu'abstraction faite d'appréciations purement personnelles et non contradictoires, les Commissions ont conclu formellement à la facilité de l'alimentation et à l'existence d'un trafic considérable.

Donc, puisqu'en 1887, le 25 mars, M. de Freycinet, alors président du Conseil, a déclaré, en Conseil des ministres, que la mise aux enquêtes devra suivre immédiatement les réponses favorables sur l'alimentation et le trafic, je prends la liberté, Monsieur le Ministre, de vous demander cette signature, que cinq millions de Français attendent avec une légitime impatience.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments de haute considération.

*L'Administrateur délégué,*

H. CAHEN.

Quand M. Cahen adressait à l'amiral Martin la lettre dont vous venez d'entendre la lecture, il était loin de se douter quelle serait l'appréciation de M. le Ministre des travaux publics sur le rapport de M. Germain.

Voici, Messieurs, dans quels termes M. de Hérédia en accuse réception à M. l'amiral Martin, président de la Commission du trafic :

Paris, le 4 décembre 1887.

*A Monsieur le vice-amiral Martin.*

MONSIEUR LE VICE-AMIRAL,

Vous m'avez fait l'honneur de m'adresser le rapport de la Commission instituée, sous votre présidence, pour examiner, au point de vue du trafic, le projet et la demande en conces-

sion d'un canal maritime, dit des Deux-Mers, présentés par la Société d'études de travaux français.

Je vous prie de recevoir tous mes remerciements et d'agréer mes félicitations pour le travail si considérable, si consciencieux et si intéressant, produit par la Commission, et je vous serai très-obligé de vouloir bien être mon interprète auprès de chacun de ses membres.

Ainsi que vous en avez exprimé le désir, je vous envoie ci-joints, pour leur être distribués, des exemplaires autographiés des rapports.

Recevez, Monsieur le Vice-Amiral, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

*Le Ministre des travaux publics,*

Signé: DE HÉRÉDIA.

Mais la pièce la plus curieuse, émanant de la plume de M. Cahen, est sa lettre adressée à M. Sirven, maire de Toulouse :

Paris, le 8 décembre 1887.

*A Monsieur Sirven, maire de Toulouse,  
président du Conseil municipal.*

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Depuis ma conférence, que les Toulousains ont écoutée avec une bienveillance pour laquelle je leur exprime toute ma gratitude, la question du canal des Deux-Mers est restée à l'ordre du jour, et le Conseil municipal a bien voulu s'en occuper à plusieurs reprises.

Je n'aurais donc, Monsieur le Président, que des remerciements à vous adresser et à vous prier de vouloir bien transmettre à MM. les Conseillers municipaux, si je ne sentais pas la nécessité d'y joindre quelques explications rectificatives, que je suis aujourd'hui en situation de vous fournir, après avoir étudié avec soin les rapports des deux Commissions.

Voici exactement la situation :

Lorsque M. Duclerc demanda la concession du canal des Deux-Mers, il se heurta à un rapport du 18 juillet 1882, dans lequel M. Dingler contestait tout, l'alimentation, le trafic, l'intérêt stratégique et la possibilité d'exécution au point de vue de la dépense.

La Société d'études de travaux français s'est fondée en 1883. Elle a demandé la concession du canal des Deux-Mers, après avoir préparé sur d'autres bases le travail dont j'ai eu l'honneur d'exposer les grandes lignes au Congrès des 29 et 30 octobre dernier. M. Raynal nomma, pour examiner ce projet, une commission, qui avait pour président M. Pascal, et qui termina ses travaux en 1885 par l'envoi au Ministre des travaux publics de trois rapports. Le premier, signé par M. Marx, à la date du 28 mai, traitait des irrigations et donnait une solution défavorable. Le deuxième, en date du 29 mai, sous la signature de M. Stœcklin, calculait les dépenses et recettes et concluait à une dépense totale de 750 millions, en réduisant de moitié les évaluations de recettes de la Compagnie. Le troisième rapport, signé par M. de Lagrenée, et daté du 1<sup>er</sup> juin 1885, traitait de l'alimentation. Il ne concluait pas : mais des explications éparses dans le travail de M. de Lagrenée il résulte que l'alimentation a semblé difficile au rapporteur, qui, il est vrai, ne parle pas de réservoirs pyrénéens.

La Société d'études n'avait pas eu à se préoccuper des dires de M. Dingler, puisqu'elle apportait un autre projet que celui de M. Duclerc ; mais elle s'est formalisée de la partialité qui éclatait dans les trois rapports de la commission Pascal, et notamment du rôle équivoque joué par M. Laroche, qui était suspecté d'agir à la fois, comme secrétaire de la Commission, comme administrateur de la Compagnie du Midi, comme membre du Comité technique de Panama.

Le Comité technique de Panama se compose d'ingénieurs et d'inspecteurs généraux des ponts et chaussées, choisis parmi les plus éminents, et les conseils qu'ils donnaient à M. de Lesseps étaient trop précieux pour ne pas être rémunérés par d'importants émoluments.

Assurément, la Société d'études n'a jamais pu penser que

les émoluments perçus à Panama pouvaient impressionner les décisions à prendre au sujet du canal des Deux-Mers. Elle n'a pu que constater, sans avoir à le commenter, le fait suivant : à mesure qu'on désignait pour la Commission du projet Duclere un membre du corps des ponts et chaussées, à l'instant même le grand Français lui trouvait les qualités nécessaires pour entrer, soit dans le Comité technique de Panama, soit dans le Conseil d'administration de Suez. On a été surtout frappé du choix fait, pour la direction des travaux de Panama, avec des appointements dépassant 100,000 francs, de M. Dingler, l'ingénieur en chef, auteur du rapport défavorable du 18 juillet 1882.

Il était à supposer qu'une Commission composée des mêmes éléments ne serait plus chargée jamais de rendre une sentence sur le canal des Deux-Mers, alors surtout que le président de la Société de Panama ne cachait pas son hostilité contre le canal des Deux-Mers. Mais des considérations de cette nature n'étaient pas faites pour arrêter M. Raynal, qui n'hésita pas une seule minute à choisir dans le même milieu les examinateurs du projet de la Société d'études de travaux français.

Le parti pris des membres de la commission Pascal n'échappa ni à M. Demôle, ni à M. Baihaut ; et la meilleure preuve qu'on en puisse donner, c'est que, le 25 mars 1886, M. Baihaut a déposé sur la table du Conseil le projet d'arrêté de mise aux enquêtes. Sur les onze ministres présents, dix adhérèrent. Le onzième, M. de Freycinet, président du Conseil, opina pour la nomination d'une nouvelle Commission, en expliquant que l'on ne pouvait pas tout de suite ordonner les enquêtes, après un avis défavorable, émis même par une Commission qu'on désavouait, et qu'il fallait soumettre à un nouvel examen, non point l'ensemble de la question, mais seulement les deux points essentiels qui donnaient lieu à contradiction. C'est ainsi que furent nommées, le 13 mai 1886, les Commissions présidées par M. l'inspecteur général Lagrange et M. l'amiral Martin ; et, comme l'intérêt stratégique n'était pas contesté, comme la dépense avait été évaluée largement à 750 millions par M. l'in-

specteur général Stœcklin, les deux nouvelles Commissions n'avaient à émettre d'avis que sur deux points: l'alimentation et le trafic.

Dans un premier rapport, que j'eus le bonheur de pouvoir me procurer en temps utile: — je tiens à faire remarquer que beaucoup d'étrangers ont eu connaissance des travaux des Commissions et que toutes les communications ont été rigoureusement refusées à la Société d'études, qui n'a pu se les procurer que par des voies indirectes, — les ingénieurs s'étaient montrés peu favorables; mais, aussitôt qu'ils surent que nous possédions leur rapport provisoire, ils annulèrent ce rapport, et, à la suite de conférences, dans lesquelles on décida l'impression de notre mémoire n° 4 de juin 1887, il demeura acquis que nos conclusions devaient faire l'objet d'un vote favorable, puisqu'elles étaient la conséquence d'une véritable collaboration des rapporteurs avec la Société d'études.

Vous remarquerez, Monsieur le Président, que les rapports définitifs concluent, en effet, et à la facilité de l'alimentation et à l'existence d'un trafic considérable.

Donc, puisque c'était à une réponse favorable sur ces deux points qu'était subordonnée la mise aux enquêtes, nous avons droit aux enquêtes.

Il est vrai que les rapporteurs élèvent des objections sur le coût du Canal. Mais ces objections ont été délibérées par eux seuls dans le silence du cabinet; on ne nous a pas admis à les discuter; et depuis que j'ai sous les yeux les calculs de M. Guillemain, je relève des erreurs matérielles grossières ou des aperçus dont j'ai fait bonne justice dans la correspondance jointe.

Si on voulait faire, dans un esprit ironique, la critique des chiffres de dépense, en dirait que les évaluations de M. Guillemain ne dépassent pas sensiblement ce que coûterait le Canal, si l'industrie privée en cédait l'exécution à l'État. Mais nous avons deux réponses graves à faire, dont on ne pourra pas mettre en doute l'exactitude:

1° M. Guillemain n'a consulté aucun de nos dossiers. Quand il a été gêné sur un point, il a déclaré que nous ne l'avions pas

mis en possession des documents nécessaires pour se prononcer. *Et pas une des pièces dont il signale l'absence ne manque au dossier!* Comment M. Guillemain a-t-il procédé pour contester nos dépenses? *Il les a purement et simplement et arbitrairement toutes doublées.*

Je lis, dans le compte rendu de la séance du 6 décembre du Conseil municipal, ces mots de M. Canton :

« La Commission n'a pas de parti pris, mais elle veut s'éclairer . . . . La Société d'études n'est pas infaillible. »

Pourquoi trouvé-je de telles paroles dans la bouche de l'honorable M. Canton? Il sait bien que la Commission ne veut pas s'éclairer, puisqu'elle a refusé le débat contradictoire et que lui-même a protesté contre cette injustice.

2<sup>o</sup> Sans doute, la Société n'est pas infaillible; mais elle ne demande qu'à discuter. D'ailleurs, la question de la dépense n'est pas du ressort de la Commission; et je n'oppose pas aux chiffres de M. Guillemain les calculs de la Société d'études, mais ceux de la commission Pascal, qui concluent, comme nous, à 750 millions. C'est là ma deuxième réponse.

Je me résume.

Mal connue en 1882, la question du canal des Deux-Mers a laissé sans défense, contre les suggestions du dehors, ceux qui étaient appelés à la résoudre.

Mais, à partir du jour où un ingénieur des ponts a émis un avis défavorable, le canal des Deux-Mers est resté la bête noire de tous les ingénieurs.

Si la Commission Pascal s'est rendue à l'évidence en comptant, au plus large, la dépense à 750 millions, c'est qu'elle savait pouvoir se rattraper sur l'alimentation et le trafic qu'elle était décidée à nier.

Et, si les Commissions Lagrange-Martin ont dû, devant la multiplicité des preuves fournies par la Société d'études, admettre en grand l'alimentation et le trafic, c'est qu'elles avaient la pensée que leurs déclarations, favorables sur ces points, seraient infirmées par leurs dires sur le coût de l'entreprise.

De telles manœuvres ne sont-elles pas justiciables de l'opi-

nion publique; et les populations du Midi, qui ont un si grand besoin de voir le Canal s'exécuter, souffriront-elles plus longtemps que leurs intérêts les plus vitaux soient mis en échec par une coterie?

Encore une fois, j'insiste pour qu'on ne déplace pas le terrain du débat. Si l'on veut une discussion contradictoire sur le coût du Canal, nous sommes prêts; mais il faut qu'on sache bien qu'après le rapport Stœcklin, du 29 mai 1885, la question de la dépense a été résolue et que, par les rapports Guillemain et Germain, du 30 novembre 1887, les conclusions favorables à l'alimentation et au trafic sont formelles.

Le Gouvernement a engagé sa parole : qu'il la tienne.

Veillez agréer pour vous-même, Monsieur le Président, et pour MM. les Conseillers municipaux de Toulouse, l'expression de ma reconnaissance et de mes sentiments de haute considération.

*L'Administrateur délégué,*

H. CAHEN.

Il suffit de connaître et de comprendre les conclusions des rapports des deux Commissions pour apprécier à leur juste valeur celles de M. Cahen, dont la sincérité n'est rien moins qu'édifiante; mais qui veut la fin veut les moyens.

Voici, Messieurs, dans quels termes se termine le rapport de M. Germain :

« Quant aux services que le Canal pourrait rendre  
» à l'agriculture, il ne semble pas qu'ils puissent être  
» mis en parallèle avec les dépenses considérables que  
» la Commission d'alimentation a évaluées pour la construction des réservoirs et rigoles nécessaires à l'em-  
» ménagement de l'eau.

» En résumé, l'entreprise ne pouvant être considérée comme rémunératrice, il faudrait, pour que le

- » canal proposé pût être, à juste titre, qualifié d'œuvre
- » nationale, que la possibilité de l'exploitation, d'après
- » le mode proposé, pût être démontrée, et que l'intérêt
- » général que la nouvelle voie pourrait offrir au pays
- » fût de nature à justifier l'intervention de l'État, pour
- » couvrir la différence entre les recettes possibles éva-
- » luées par nous et les dépenses probables estimées
- » par la Commission d'alimentation.
- » Le projet soumis à l'examen de la Commission du
- » trafic ne nous paraît satisfaire à aucune de ces deux
- » conditions de succès. »

D'autre part, le rapport de la Commission technique d'alimentation, rédigé par M. Guillemain, inspecteur général des ponts et chaussées, conclut en ces termes :

« De tout ce qui précède nous arrivons à conclure  
» que le canal des Deux-Mers est une œuvre infiniment  
» plus considérable que ne le pensait la Société d'étu-  
» des. Il n'y a pas d'impossibilité absolue à son exécu-  
» tion et l'alimentation en est réalisable, si l'on se borne  
» à l'ouvrir à la navigation. Avec les irrigations et les  
» submersions, cette alimentation n'est peut-être pas  
» impossible ; *mais les études faites ne permettent pas*  
» *d'affirmer qu'on réussirait à l'assurer.* En tout cas,  
» l'entreprise se jetterait dans un inconnu plein de  
» dangers, au point de vue de la dépense et de l'explo-  
» tation, et la branche principale de revenus, la navi-  
» gation, en souffrirait certainement.

» Dans les conditions que nous avons développées,  
» même avec un trafic de 14 millions de tonnes, la spé-  
» culation serait loin d'être rémunératrice.

» Pour que les frais fussent couverts, il faudrait que  
» le tonnage du Canal devint au moins double de ce

» qui a été prévu, et, dans ce cas, l'alimentation et l'exploitation cesseraient d'être possibles.

» Tel est notre sentiment sur ce projet soumis à notre examen. »

Voilà ce que M. Cahen, administrateur délégué de la Société du canal des Deux-Mers, dit être des conclusions favorables au projet ; n'est-ce pas le cas de dire qu'il n'y a pas de meilleur aveugle que celui qui ne veut pas voir, et de meilleur sourd que celui qui ne veut pas entendre ?

Aux conclusions des deux Commissions, je dois ajouter celles de mon rapport, en ces termes :

« Je conclus à l'abandon de ce projet, parce que plus on approfondit le but de cette entreprise, plus on reste convaincu que, de la part de ses promoteurs, ce n'est qu'une vaste opération financière, dans le seul but de fournir un aliment de plus à la spéculation.

» Il est incontestable que pour la marine marchande, et particulièrement pour les navires à vapeur de forts tonnages et de grande marche, le canal océano-méditerranéen serait impraticable, car il offrirait plus d'inconvénients que d'avantages, point d'économie de temps et des droits de passage qui seraient une lourde charge sans compensation pour les navires, quels que soient leurs provenances ou leurs destinations et le taux de leur fret.

« Quant au point de vue stratégique, pour le passage des flottes françaises d'une mer dans l'autre, je n'ai pas mission de le discuter, ni la compétence nécessaire pour l'apprécier ; mais je le crois très-discutable, et me demande s'il serait moins difficile de faire débouquer nos vaisseaux, en présence de vaisseaux enne-

» mis embossés devant les embouchures du Canal, que  
» de leur faire forcer le passage du détroit de Gibral-  
» tar. J'ai trop de confiance dans le mérite et la bra-  
» voure de nos marins pour en douter un seul instant. »

Ainsi donc, de même que leurs devancières de 1882 et de 1885, les deux Commissions de 1887, sous la présidence de M. le vice-amiral Martin, après avoir étudié et envisagé, chacune dans leurs attributions respectives, les prétendus résultats mis en évidence par la Société promotrice du Canal, sont arrivées ensemble à cette conclusion très-catégorique que ces résultats, purement négatifs, seraient achetés la somme énorme d'*un milliard et demi*.

Dans ces conditions, je persiste à penser que les hommes au pouvoir qui oseraient autoriser l'exécution de cette oeuvre assumeraient une terrible responsabilité.

Et si, comme je me plais à le croire, ils étaient complètement désintéressés dans cette affaire, ils ne pourraient que regretter un jour d'avoir compromis des capitaux immenses, qu'on aurait pu bien plus utilement employer. J'ai, d'ailleurs, le ferme espoir que le gouvernement de la République ne permettra pas ce gaspillage inoui de la fortune privée.

Quand, à la fin de la première séance, où il fut donné lecture de mon rapport, je m'approchai de M. l'amiral Martin pour le saluer, il me dit en souriant :

— Monsieur Fraissinet, vous avez mis les pieds dans le plat.

M. Germain, rapporteur, ajouta :

— *M. Fraissinet a osé dire ce que tout le monde pense.*

Je répondis qu'en ma qualité de Méridional j'em-

ployais peu les périphrases pour dire ce que je pensais, et que j'avais pour habitude d'appeler un chat un chat.

Voilà, Messieurs, le fidèle compte rendu de la mission que j'ai eu l'honneur de remplir comme délégué de la Chambre de commerce de Cette.

Si j'ai bien pris les intérêts de notre chère cité, à laquelle je suis entièrement dévoué, je crois avoir encore mieux défendu l'intérêt général, et plus particulièrement tous les capitalistes qui auraient pu se laisser entraîner dans une entreprise encore plus ruineuse que ne l'est pour le moment le canal de Panama, qui, bien plus que celui de l'Océan à la Méditerranée, avait sa raison d'être.

Emile FRAISSINET,

Membre de la Chambre de commerce de Cette.

---

