

Res 35369-22/1

CERCLE DE LA PRESSE ET DE L'ENSEIGNEMENT

CONFÉRENCE

SUR LE

CANAL MARITIME

DE L'OcéAN A LA MÉDITERRANÉE

PAR

M. OZENNE

Président du Tribunal de Commerce de Toulouse,
Membre de la Chambre de Commerce.

TOULOUSE

IMPRIMERIE PAUL PRIVAT, RUE TRIPIÈRE, 9

1880



THE CANAL MARITIME
OF THE SUEZ
AND THE
MEDITERRANEAN
SEA

CANAL MARITIME

THE CANAL MARITIME
OF THE SUEZ

THE CANAL MARITIME
OF THE SUEZ

THE CANAL MARITIME
OF THE SUEZ

THE CANAL MARITIME
OF THE SUEZ

THE CANAL MARITIME
OF THE SUEZ

THE CANAL MARITIME
OF THE SUEZ

436
8369 201
1-10
PRESSED ET DE L'ENSEIGNEMENT

ma crainte
expression
vivante du savoir et du beau langage.

La faute en est à vous qui m'avez imposé
cette tâche difficile, surtout après le souvenir
brillant que l'honorable doyen de la Faculté
des Lettres laisse encore dans nos oreilles
charmées.

Je n'ai ni le talent ni les connaissances

MESDAMES,

MESSIEURS,

Vous comprendrez facilement ma crainte en parlant devant vous qui êtes l'expression vivante du savoir et du beau langage.

La faute en est à vous qui m'avez imposé cette tâche difficile, surtout après le souvenir brillant que l'honorable doyen de la Faculté des Lettres laisse encore dans nos oreilles charmées.

Je n'ai ni le talent ni les connaissances

voulus pour faire autorité dans les solutions des graves questions qui surgissent tous les jours dans notre époque chercheuse.

Je me rassure cependant parce que je crois à votre bienveillance, dont j'ai grand besoin d'ailleurs, et si je ne réussis pas à être digne de votre attention, vous en serez responsables, car c'est vous, Messieurs, qui, par votre gracieuse insistance, m'avez lancé dans une voie dont les périls sont nombreux pour moi.

En créant votre Cercle de la Presse et de l'Enseignement vous avez compris que votre titre, comme un parchemin de noblesse, vous obligeait à une œuvre sérieuse dont devaient profiter les Arts, les Sciences, les Belles-Lettres et aussi le Commerce et l'Industrie, car la pensée d'être utile à notre bonne ville de Toulouse n'a pas de limites.

Aider au développement des forces intelligentes qui nous entourent, faire éclore ces fleurs et mûrir ces fruits de l'esprit humain qui naissent et s'épanouissent dans notre

beau pays, voilà un riche programme dont vous aurez le droit d'être fiers quand vous l'aurez accompli. Vous pouvez le résumer ainsi : Prendre un peu de plaisir et rendre beaucoup de services.

Donnez-vous pour devise ce précepte d'Horace : *Utile dulci*.

La mission est belle, et vous serez récompensés par l'approbation et la reconnaissance de nos concitoyens pour avoir inspiré à tous les idées généreuses qui élèvent les cœurs, en pratiquant et en faisant aimer le beau qui est, comme l'a dit Platon, cet apôtre de la sagesse, la splendeur du vrai.

Votre création est riche d'avenir; bien que le besoin d'un cercle de plus à Toulouse ne se soit pas fait sentir, en tant que cercle de distractions, quelques-uns, et surtout quelques-unes, n'est-ce pas, Mesdames? trouvent que nous en avons déjà trop; mais le jour où une réunion d'hommes de valeur, comme vous, Messieurs, met en avant une conception heureuse, les adhésions arrivent, et vous grandirez dans l'opinion publique en vous

dévouant aux idées larges et hardies qui ne demandent qu'à se produire et qui dorment souvent en nous faute d'un centre ou d'une occasion pour se manifester.

Déjà le Cercle de l'Athénée a donné deux belles soirées où l'esprit et le cœur d'une société d'élite ont trouvé leur satisfaction, et aussi la charité, puisque les pauvres ont eu leur large part dans ces brillantes réunions. Vous ferez autre chose, et ce sera bien aussi. Toulouse aime les arts; apprenez-lui à protéger les artistes, ouvrez vos portes à la jeunesse à laquelle vous donnerez le baptême, et quant aux talents acquis, ils rechercheront vos suffrages; ce sera pour eux une consécration de plus qui augmentera vos jouissances.

L'inauguration de vos salons a été une belle fête pour l'intelligence. M. Delavigne a brillamment ouvert la marche, et d'autres beaux esprits le suivront. Aujourd'hui, veuillez vous contenter du simple langage des affaires. Ce n'est pas le soir aux illumi-

nations académiques, mais seulement le lendemain d'un beau jour.

Je m'attarde avant d'aborder le sujet que vous avez désiré entendre traiter devant vous : le Canal maritime de l'Océan à la Méditerranée, passant par Toulouse.

Il y a, Messieurs, des idées qui germent longtemps dans les imaginations avant de se faire jour et d'éclater au soleil. Elles s'imposent d'autant plus qu'elles ont été plus longues à se formuler, et j'ai eu, pour ma part, ce dont je suis très-fier, l'heureuse fortune d'aider à cette explosion dans une circonstance solennelle dont le souvenir est resté dans la mémoire de beaucoup d'entre vous.

Au mois de juillet 1879, M. de Lesseps vint à Toulouse pour faire une Conférence sur le percement de l'isthme de Panama. La Chambre de Commerce ne pouvait que s'associer au sentiment public en joignant ses acclamations à celles de tous. Vous savez le prestige qui s'attache au nom de M. de Les-

seps, combien il est populaire, car tout, dans sa personne et dans ses actes, respire le patriotisme ; aussi le monde entier salue en lui un des plus nobles enfants de la France.

Au nom de la Chambre et du Tribunal de Commerce, je fus chargé de lui adresser nos félicitations dans la brillante réunion de la salle du Cirque. Je le fis avec toute mon âme, tant je suis convaincu que les villes, en rendant hommage à un grand citoyen, s'honorent elles-mêmes. Je lui disais, ou à peu près : Qu'il était de ceux qui prouvaient que le mot *impossible* n'était pas français ; que son œuvre de Suez ajoutait une huitième merveille à l'histoire du vieux monde. Mon hommage s'accroissait encore en lui parlant de l'immense service rendu en atténuant l'effet de ces affreuses tempêtes qui engloutissent tant de navires et frappent de mort tant d'existences humaines, et j'ajoutais : Voilà une vraie gloire et de véritables conquêtes, car elles ne coûtent ni sang ni larmes, au contraire, et ceux qui les accomplissent sont vraiment des hommes providentiels. Je

terminais en lui disant (et je cite le mot à mot, puisque c'est le point de départ de la question que nous traitons aujourd'hui, et qui a été accueillie si favorablement à son début) :

« Nous applaudissons à ces magnifiques
« travaux exécutés par un Français; mais,
« au risque de passer pour égoïste, permet-
« tez-moi d'abandonner ces horizons loin-
« tains qui nous font oublier notre propre
« pays.

« Ici, sous nos yeux, une magnifique pen-
« sée s'est déjà manifestée par le projet de
« création d'un canal maritime reliant l'Océan
« à la Méditerranée, tendant la main à Suez,
« votre œuvre bien-aimée, et nous épargnant
« ce long détour par Gibraltar. Cette idée
« grandiose a été ajournée, dit-on, comme
« trop coûteuse; elle pouvait le paraître alors,
« mais aujourd'hui, que les centaines de mil-
« lions n'effrayent plus personne, pensons-y
« résolument.

« Ce beau canal donnerait à la région du
« Sud-Ouest, dont Toulouse est le centre,

« une importance commerciale considéra-
« ble, et celui qui réaliserait cette espérance
« aurait une grande page dans l'histoire, en
« complétant l'œuvre de l'immortel Riquet.
« Ce ne sera peut-être jamais qu'un rêve
« caressé par nous tous ; mais s'il nous était
« donné de croire que vous voudrez bien en
« admettre l'exécution comme possible, vous,
« le grand magicien dont la puissante ba-
« guette enfante des prodiges, nous verrions
« alors la fortune de notre Midi prendre une
« face nouvelle, et nous saluerions en vous,
« avec tout l'élan de notre patriotisme, le
« bienfaiteur de Toulouse. »

Vous vous rappelez, Messieurs, la réponse de M. de Lesseps à cette invitation courtoise ; il nous déclara qu'il devait la vérité à ses amis, qu'il ne fallait pas nous bercer d'illusions, qu'il n'y avait de canal possible qu'avec l'eau de la mer, vu l'insuffisance des fleuves, et que les élévations de certaines parties du territoire nécessiteraient de nombreuses écluses qui feraient perdre un temps considérable aux

navires, ce qui équivaldrait au passage par Gibraltar.

Nous avons entendu ou plutôt subi avec une profonde tristesse l'expression de l'opinion de M. de Lesseps; mais nous avons droit, peut-être, à quelques paroles d'encouragement ou au moins de consolation. Il n'eût pas été convenable de discuter avec lui; le respect et l'admiration qu'il nous inspire nous imposaient silence.

Mais l'idée produite avait été jetée dans une terre féconde; de nombreuses approbations se manifestèrent venant des villes intéressées et pouvant se trouver sur le tracé du canal entrevu. Les Chambres de Commerce de Bordeaux, de Toulouse et de Carcassonne ont témoigné de l'intérêt qu'elles portent à cette importante question.

Le Conseil général de la Haute-Garonne, dans sa session du mois d'août 1879, a émis un vœu très-favorable. Le Conseil municipal de Toulouse a, lui aussi, formulé son adhésion très-expressive, et M. de Freycinet, alors ministre des travaux publics, aujourd'hui

président du Conseil, a autorisé des études dont la direction a été confiée à un ingénieur éminent, M. de Lépinay.

C'est vous dire que le rêve de l'an dernier promet de devenir une réalité. Il y a peu de jours, M. Duclerc, vice-président du Sénat, était dans notre ville. Il s'intéresse à notre canal; nous avons été admis à l'entendre, et la chaleur de conviction qui l'anime est d'un bon augure. Nos sénateurs, nos députés ont promis leur concours; nous sommes donc entourés de sympathies qui permettent de voir arriver à point cette question, que nous pouvons appeler capitale pour le midi de la France, puisqu'elle aura des conséquences incalculables pour notre prospérité.

M. Duclerc, dont le patronage nous sera si précieux, a fait imprimer et distribuer une brochure dont l'introduction est remarquable par les sentiments patriotiques qui l'ont inspirée.

Il démontre que le projet est, avant tout, une entreprise de préservation nationale. Il voit la France diminuée, et il considère comme

un devoir de reconstituer les forces perdues dans le désastre de 1870.

Les guerres du commencement de ce siècle, où notre marine fut si douloureusement éprouvée, montrèrent quelle grande cause de faiblesse est pour nous la nécessité de couper en deux notre armée navale, dont l'action commune et simultanée est ainsi rendue impossible par la distance et par le passage de Gibraltar.

Si, au contraire, il était possible d'ouvrir à travers la France une voie suffisante pour porter en deux jours, de l'une à l'autre mer, tout l'ensemble de nos forces maritimes, n'est-il pas de toute évidence que notre puissance effective en serait au moins doublée, et que des journées comme celles d'Aboukir et de Trafalgar, ces deux grands deuils de la marine française, ne seraient pas renouvelées?

Messieurs, je vous demande la permission de continuer à m'appuyer sur l'autorité de M. Duclerc, si supérieure à la mienne, et de vous citer encore un de ses plus saisissants

aperçus. Il dit que sur le terrain des intérêts économiques, la France est aujourd'hui visée, menacée. D'ardents rivaux travaillent activement à lui enlever les avantages que lui assurait jusqu'ici sa position centrale au milieu du vieux monde.

Les conséquences de la dernière guerre d'Orient (celle de 1879) sont aujourd'hui visibles sur la carte. Les vainqueurs, les vrais, non pas la Russie, mais l'Autriche et l'Allemagne, qui profitent de la victoire, s'avancent l'une à la suite de l'autre vers la mer Égée, et bientôt les communications par chemins de fer seront solidement établies de Salonique à Berlin.

Sur un autre point, dans une direction parallèle, l'Allemagne perce ou renverse tous les obstacles pour arriver directement à l'Adriatique et à l'Italie.

Enfin, elle agrandit la section de ses canaux entre le Danube et le Rhin, pour les rendre accessibles à la grande batellerie.

En dehors de cette action hostile, l'homme illustre qui a déjà la gloire du canal de Suez,

projette d'ouvrir à la navigation l'isthme de Panama.

Le jour où tous ces travaux seront accomplis, il y aura dans le monde européen deux grands courants commerciaux ; au midi, d'Asie en Amérique et au delà, par Gibraltar ; au nord, de la Méditerranée en Allemagne, par Salonique et le Saint-Gothard.

Au milieu, la France sera isolée.

Toutes ces redoutables combinaisons tombent si la France réussit à redevenir ce qu'elle était, le centre du transit de l'Europe avec le reste du monde. Ces aperçus d'une portée si haute, et présentés avec une clarté si saisissante, doivent amener des adhésions nombreuses à un projet si éminemment français, dont l'utilité s'impose, afin de vaincre les rivalités dangereuses dont nous sommes menacés.

Assez de préambules. Voulez-vous, Messieurs, que nous admettions la construction du canal comme décidée en principe ? Nous allons sommairement vous indiquer une partie des avantages que notre région est

appelée à y trouver, et, si vous pensez que dans ces avantages il y en a de problématiques, vous en admettez assez d'autres pour que tous nos vœux et tous nos efforts tendent à faire aboutir un projet qui changerait la face du pays, en assurerait la fortune en le mettant en relation avec le monde entier, amènerait la création d'usines importantes en utilisant avec fruit toutes ces forces motrices que l'industrie réclame, créations qui ont transformé certaines villes du nord et du centre de la France, en les grandissant et les doublant souvent comme périmètre, production et population.

Après avoir salué ces belles espérances, recherchons parmi les objections présentées celles qui sont en dehors de la science, et auxquelles il nous sera permis de répondre.

Le canal étant admis, indiquons en premier ordre la défense nationale. Il est certain que la flotte française étant divisée, les services qu'elle peut rendre sont amoindris, et dans l'état actuel la jonction pourrait être

difficile et compromettre la sécurité de nos côtes et de la flotte tout entière, si l'Angleterre voulait fermer le détroit par ses canons de Gibraltar. Cette crainte peut être chimérique, vu la bonne volonté actuelle de nos voisins; mais qui connaît les secrets de l'avenir? Soyons donc prévoyants pour rester nos maîtres. Car enfin qu'est Gibraltar? Une menace jetée à l'univers entier, mais surtout à la France, puisqu'il peut fermer la Méditerranée, qui a été appelée longtemps un lac français.

Gibraltar, forteresse inexpugnable, bâtie, comme un nid d'aigle, sur le sommet d'un roc, à plus de 400 mètres au-dessus du niveau de la mer, semble édiflée par des Titans, ces géants de la légende païenne qui entassaient Pélion sur Ossa, afin de pouvoir escalader le ciel.

L'importance de cette sentinelle vigilante est si grande aux yeux des Anglais que, de 1780 à 1783, ils dépensèrent 300 millions dans la guerre acharnée soutenue contre les Espagnols, qui essayaient de reprendre

cette place, dont ils étaient dépossédés depuis la paix d'Utrecht.

C'est donc un poste redoutable; l'Angleterre pourrait, à son caprice, appuyée par les six cents canons qui garnissent sa citadelle, nous crier insolemment : *On ne passe pas !* Eh bien ! nous passerons, mais chez nous, et, comme nous sommes Français, nous y laisserons passer les autres, tant nous sommes éloignés, par la générosité de notre caractère, de l'égoïsme et de la domination.

J'ai déjà parlé des dangers de la mer, et j'y reviens avec quelques détails.

Le trajet de l'Océan à la Méditerranée pourra s'effectuer en cinquante-quatre heures, au lieu d'une moyenne de cinq à sept jours en contournant l'Espagne et le Portugal, et cela en temps moyen, car, lorsque certains vents soufflent en tempête, ce même trajet peut durer huit et quelquefois quinze jours de plus.

Je ne voudrais pas semer l'effroi à plaisir ; mais que ceux qui ont fait ces voyages se rappellent les tourmentes du golfe de Gasco-

gne et les difficultés pour doubler le cap Saint-Vincent, ainsi que l'entrée d'une mer dans l'autre, aux anciennes colonnes d'Hercule, qui étaient le *nec plus ultra* des Romains. Rappelons-nous aussi les traversées si fréquentes de nos ports du Midi en Algérie. Ces voyages se font ordinairement en trente-six et quarante heures ; mais demandez à nos marins combien de fois ils ont été jetés sur les côtes des îles Baléares ou sur les récifs de la Sardaigne ; nous frémissons encore au souvenir de la perte de la *Sémillante*, qui transportait douze cents de nos braves soldats en Crimée, et qui périt corps et biens à la pointe de Bonifacio ; pensons aussi à ce sinistre récent de l'*Atalante*, qui naviguait avec trois cents jeunes gens de l'école des mousses, dont l'Angleterre est en deuil, car on est sans nouvelles du navire, malgré les plus actives recherches.

Vous pouvez lire comme moi les renseignements fournis fréquemment par l'office du Bureau Véritas ; il en résulte que pendant le mois de mars dernier, on a enregistré la

perte de cent quatorze bâtiments tant à voiles qu'à vapeur, et cette période n'est pas plus frappée que les autres, la moyenne mensuelle étant de cent à cent vingt.

C'est donc un chiffre épouvantable de douze à quinze cents navires que la mer engloutit chaque année!

Je vous donne ces tristes détails pour prouver combien est grande la conquête de quelques jours gagnés sur un voyage en mer, et quels affreux malheurs peuvent être évités. C'est ce qui caractérise la grandeur de l'œuvre de M. de Lesseps à travers l'Égypte, puisqu'il fait économiser deux ou trois mois pour les voyages de l'Inde, de la Chine et du Japon, en évitant de doubler le cap de Bonne-Espérance, qui s'est appelé longtemps le cap des Tempêtes. Quittons ces affreuses pensées et revenons à de fortifiantes espérances.

Avec quelle joie et quel légitime orgueil nous saluerions le passage de nos vaisseaux à travers nos plaines du Languedoc. Il signifierait la force et la sécurité, et aussi la ri-

chesse, car nos relations commerciales prendraient un essor tel que l'imagination ne peut le préciser, pas plus qu'on ne pouvait le faire à l'époque de la création des chemins de fer, qu'un esprit si éminent — ai-je besoin de le nommer? — ne considérerait que comme un joujou dans nos mains... Et tous ces pavillons étrangers venant saluer le drapeau de la France sous les regards émerveillés de nos populations! quel plus splendide spectacle, et quel signe du relèvement de la patrie aux yeux du monde entier!

Depuis quelques années, un nouvel ennemi est à nos portes; il a envahi plusieurs de nos départements en y portant la ruine et la désolation : c'est le phylloxéra. Un des meilleurs moyens de le combattre, dit-on, c'est d'inonder les terrains envahis. L'eau du canal maritime pourra être un puissant auxiliaire; mais, aurons-nous assez d'eau pour ces besoins énormes de la navigation et aussi pour l'agriculture, qui a soif d'irrigation afin d'augmenter ses produits, qui, dans la situation actuelle, ne sont pas suffi-

samment rémunérateurs ? J'ai manifesté moi-même cette crainte à M. de Lépinay, car la Garonne, en janvier dernier, était tellement au-dessous de l'étiage, que la plupart de nos usines étaient menacées de chômage. Il m'a été répondu : « Il faudra construire de nombreux bassins de réserve et emmagasiner les eaux à l'époque des grandes crues. »

Que l'on ne vienne pas dire que ces travaux présenteront de graves difficultés ; n'avons-nous pas les bassins de Saint-Féréol et de Lampy construits par nos pères pour nous servir de modèles ? Et si la question d'argent était mise en avant, et elle l'était déjà au temps de Riquet, qui répondait à ses envieux et à ses détracteurs ce vieux dicton : *Mon oye fait tout*. Heureusement que Louis XIV, Colbert et Vauban le soutinrent jusqu'au bout dans sa glorieuse entreprise, et le canal du Midi fut, après vingt ans de labeurs, une des merveilles de ce grand siècle.

Nous pouvons répondre, à notre tour, que la hardiesse des combinaisons financières

permettrait de vaincre tous les obstacles, et quand même les capitaux ne trouveraient pas une rémunération suffisante, il appartiendrait au Gouvernement d'offrir une garantie d'intérêt raisonnable à un groupe de capitalistes qui, prévoyant les résultats avantageux qui ne pourront manquer de se produire dans un temps prochain, proposent déjà de se charger de l'entreprise.

C'est un gage de confiance et un encouragement, car les capitaux, en général, ne s'engagent qu'à bon escient.

D'après les évaluations de M. de Lépinay, le canal aura une longueur de quatre cent six kilomètres de Bordeaux à Narbonne; il devra coûter cinq cent cinquante millions, en laissant à la charge de l'État la transformation du port de Bordeaux et la création tout entière du port de Narbonne, qui a existé jadis, et dont l'importance était considérable à l'époque où cette ville était une des métropoles de la vieille Gaule. Mais tout a été détruit par le temps, le défaut d'entretien et l'envahissement des sables;

cette situation n'est pas d'hier, car il y a plus de douze cents ans que cette partie de la côte méditerranéenne n'offre aux yeux attristés qu'une vaste plaine aride et sans culture.

Le choix de Narbonne a dû être fait par les ingénieurs comme présentant un parcours de soixante et dix à quatre-vingts kilomètres moins long que celui de Cette, adopté par Riquet, et aussi comme infiniment moins coûteux, sans nul doute.

La ville de Cette a dû s'émouvoir de cette préférence et redouter qu'un des plus beaux fleurons de sa couronne ne lui fût enlevé. Nous n'avons pas à prendre parti dans cette rivalité bien légitime, et nous ne donnerions la supériorité à Narbonne que si des raisons puissantes nous y déterminaient; ce qu'il faut, avant tout, c'est réussir à faire adopter la création en principe.

La ville de Cette invoque des droits acquis, c'est fort respectable; mais sa rapide fortune est faite, et parmi les nombreux ports que nous possédons sur les deux mille kilomètres

de nos côtes marines, Cette occupe déjà le quatrième rang.

Narbonne n'est pas à plaindre non plus, la richesse de ses vins a fait du département de l'Aude une nouvelle Californie. Réjouissons-nous-en, car la prospérité de ces deux villes profite à la nôtre, et notre commerce de luxe y trouve sa part dans la vente de ses plus belles marchandises.

En choisissant Narbonne, et quel que soit le chiffre de la dépense, nous aurions un port de mer de plus dans notre voisinage. C'est un avantage d'ordre supérieur et dont nous, Toulousains, devons tenir grand compte, surtout si c'est le Gouvernement qui paye.

Si les bassins de réserve aident à conjurer en partie les inondations et que des désastres comme ceux de 1875 puissent être évités, ne trouvez-vous pas qu'au nom de l'humanité ces travaux devraient être entrepris d'urgence et avoir la préférence sur tant d'autres projets, utiles, sans doute, mais qui ne s'im-

posent pas avec l'autorité de nos récents malheurs. Cependant, ne nous berçons pas trop d'illusions à cet égard, parce qu'il faudrait plus que le canal maritime et les grands bassins de réserve pour nous mettre à l'abri des inondations violentes comme celle, d'affreuse mémoire, du 23 juin 1875. Pour ces grandes catastrophes, il faut des remèdes spéciaux et héroïques que l'on cherche encore.

Parmi les objections produites, celle des écluses, paraissait une des plus importantes, et M. de Lesseps, lui-même, comme je vous le disais en commençant, s'y montrait absolument opposé. Cependant, il est établi qu'un quart d'heure peut suffire à la manœuvre de chaque écluse, et que le retard occasionné sur tout le parcours du canal ne dépasserait pas quinze ou dix-huit heures, avec probabilité de réduire ce temps à dix heures, en adoptant un nouveau système de portes. Cette découverte est déjà appliquée en Angleterre, où elle donne des résultats incontestés.

Dans le projet, qui n'est qu'une première étude, le nombre des écluses était de vingt; mais fût-il doublé, ce ne serait jamais qu'un retard de quelques heures, et comme la vitesse obtenue pour la marche des bâtiments sera de douze à quinze kilomètres à l'heure, il doit être permis de soutenir que deux jours suffiront pour traverser la France d'une mer à l'autre. Quant à la croyance que l'eau de la mer peut seule être employée, je le dis timidement, mais avec une conviction profonde, il me semble qu'elle doit être inacceptable.

Comment amener les eaux de l'Océan à la Méditerranée? Ce ne pourrait être que par un niveau constant de Bordeaux à Narbonne, car l'eau ne remonte pas seule, et comme l'altitude de Toulouse est déjà de cent quarante-cinq mètres et que le col de Naurouse est à une élévation beaucoup plus grande (cent quatre-vingt-dix-huit mètres), il faudrait donc que le canal fût établi à cent cinquante ou deux cents mètres de profondeur dans les entrailles de la terre.

Cela seul pourrait faire juger la question.

Il faudrait aussi renoncer aux irrigations si nécessaires.

Je parlais tout à l'heure du canal de Riquet, qui a donné tant de fierté à nos pères. Ce pauvre canal, comme nous pouvons l'appeler aujourd'hui, ne nous rend plus de services, et la Compagnie du chemin de fer l'a paralysé, en exigeant des droits de navigation exorbitants qui ont tué la batellerie. Nous sommes privés des transports à bas prix, dont l'industrie et le commerce ont tant de besoin pour soutenir la concurrence française et étrangère, parce que le Gouvernement, dans un jour d'aveugle erreur, a accordé un monopole au chemin de fer du Midi, dont nous sommes les victimes. Aussi, payons-nous le transport de nos bois, de nos charbons et de tous nos matériaux le double que sur les chemins du Nord et de Paris-Lyon-Méditerranée. Mais vienne l'établissement de notre canal, il faudra renoncer à ces profits exagérés qui nuisent à la prospérité de nos établissements industriels, dont

la souffrance est grande depuis les quinze ou vingt ans que ce monopole écrasant est toléré.

Avant de terminer, messieurs, n'oublions pas de rappeler ici le nom d'un homme pour lequel nous ne devons pas nous montrer ingrats : je veux parler de M. Manier, savant ingénieur, qui est venu deux fois nous entretenir de ses recherches, nous soumettre ses plans, résultat de dix ans de travail et de calculs. Homme d'un grand savoir et de profonde conviction, son projet doit être précieux à consulter, et j'espère que, pour le récompenser de ses persévérantes et savantes études, il pourra être associé à la grande entreprise dont nous souhaitons tous la réalisation.

Je termine par une nouvelle importante que vous avez pu lire dans les récents journaux de Paris et de Toulouse.

M. Duclerc, accompagné de M. l'ingénieur en chef de Lépinay, vient de présenter à M. Varroy, ministre des travaux publics,

l'avant-projet du canal maritime de l'Océan à la Méditerranée.

Ce document considérable a été, de la part de M. le ministre, l'objet d'un examen personnel qui n'a pas duré moins de deux heures.

Immédiatement, M. Varroy a décidé la formation d'une commission composée de sept inspecteurs généraux des ponts et chaussées, chargée d'étudier l'ensemble et les détails du projet.

Quand cette commission aura terminé son travail, il sera soumis au jugement du conseil général des ponts et chaussées. Les conclusions du conseil seront, à leur tour, soumises au gouvernement, qui décidera de la suite à donner à cette grande entreprise nationale.

Je crois avoir compris que vous n'attendiez pas de moi des renseignements techniques; j'ai voulu seulement parler du projet du canal maritime et le mettre à la portée des gens du monde; je confesse que j'y apporte plus de sentiments et de convictions que de

science et de chiffres. J'ai voulu vous le faire aimer, parce que j'ai une foi robuste dans l'avenir du projet, cette foi qui, dit-on, transporte les montagnes. Puisse-t-elle aussi creuser des canaux !

En résumé, quels que soient les obstacles possibles à surmonter, quelle que soit la dépense, je dis plus : quelque folle que paraisse l'entreprise aux yeux de quelques-uns, nous Toulousains, nous méridionaux, nous Français, nous devons tout tenter pour arriver à sa réalisation, pour laquelle nous devons obtenir une petite part de cet immense gâteau qui s'appelle le budget de la France. Nous pourrions la réclamer comme un droit, car nous avons concouru à toutes les dépenses faites sur d'autres points du territoire, et que nous a-t-on donné depuis cinquante ans ? A peu près rien. Formons donc un faisceau ; que toutes les villes des huit ou dix départements intéressés expriment leurs désirs ; qu'elles unissent toutes leurs forces dans cette commune espérance, et alors,

n'en doutons pas, le succès couronnera nos justes revendications.

Je ne verrai pas, sans doute, cette transformation grandiose de notre Midi, mais beaucoup de vous la salueront de leurs acclamations; qu'ils accordent un souvenir à nos efforts d'aujourd'hui, à notre sollicitude de demain, et à notre persévérance des jours suivants; car les œuvres fortes et difficiles ne peuvent être accomplies qu'avec le concours dévoué de tous ceux qui veulent la grandeur, la puissance et le relèvement de la patrie.

C'est mon vœu le plus cher.