

# JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

E. FOURNIER DE FLAIX

## **Le canal de Panama**

*Journal de la société statistique de Paris*, tome 22 (1881), p. 64-70

[http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1881\\_\\_22\\_\\_64\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1881__22__64_0)

© Société de statistique de Paris, 1881, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (<http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS>) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (<http://www.numdam.org/legal.php>). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme  
Numérisation de documents anciens mathématiques

<http://www.numdam.org/>

### III.

#### LE CANAL DE PANAMA.

L'opinion publique paraît être plus favorable qu'il y a un an à la nouvelle et grandiose entreprise que M. de Lesseps propose à ses anciens clients et amis du Suez d'exécuter. Non-seulement ce mouvement de retour se produit en France, ce qui est bien naturel dans la patrie de l'homme éminent qui restera l'une des gloires et l'une des consolations des temps si troublés qu'elle traverse, mais les oppositions, les hostilités ont à peu près partout cessé, notamment aux États-Unis.

Il est juste, dans cet apaisement, de faire une grande part aux efforts de M. de Lesseps, à son infatigable propagande, à ses voyages, à ses conférences, à l'activité vraiment extraordinaire par lui déployée pour accomplir l'œuvre appelée à couronner si dignement sa belle carrière. Mais, à côté de ses efforts, il faut signaler les progrès dus à une étude plus réfléchie des difficultés, comme des bénéfices probables de l'entreprise elle-même, étude qui a été singulièrement encouragée par l'accroissement du trafic du canal de Suez et la hausse de ses actions.

Ces actions ont été portées, en effet, de 850 à 1,300 fr. Le trafic a gagné 1 million de tonnes de 1879 à 1880. Sans justifier ces hauts cours, il est clair qu'une partie de cette plus-value se maintiendra, parce qu'elle correspond à un fait économique durable.

Sans ce mouvement dans le trafic du canal, sans cette plus-value dans les titres de Suez, la nouvelle demande adressée au public par M. de Lesseps aurait-elle autant de chances d'être accueillie? Le moment de la souscription pour le capital nécessaire au percement du canal interocéanique est donc heureusement et habile-

ment choisi. Le public a une grande idée de l'affaire du Suez; les capitalistes y ont gagné et espèrent y gagner encore beaucoup d'argent; la navigation a largement profité du canal; tous les peuples en reconnaissent l'utilité, tous admirent la perspicacité, la persévérance, l'habileté avec lesquelles l'œuvre a été conçue et achevée.

**I. — DISCUSSION DU TRANSIT PROBABLE DU CANAL.**

Le tableau suivant, que nous empruntons aux publications du Comité du canal interocéanique, mérite d'être pris en considération. On conviendra, par exemple, que les parts de Suez émises à l'origine à 5,000 fr., ont procuré à leurs heureux souscripteurs un bien gros bénéfice : 380,000 fr. !

*Progression du tonnage et des recettes du canal de Suez.*

ANNÉES.	NAVIRES.	TONNES.	RECETTES de la navigation.
1870. . . . .	486	435,914	5,150,327 22
1871. . . . .	765	761,467	8,993,732 87
1872. . . . .	1,082	1,439,169	16,407,591 41
1873. . . . .	1,173	2,085,072	22,897,319 18
1874. . . . .	1,264	2,423,672	24,859,383 »
1875. . . . .	1,494	2,940,708	28,886,302 27
1876. . . . .	1,457	3,072,107	29,944,978 74
1877. . . . .	1,663	3,418,949	32,774,344 22
1878. . . . .	1,593	3,291,535	31,098,229 18
1879. . . . .	1,477	3,236,942	29,686,060 81
1880 (1) . . . . .	2,000	4,200,000	39,500,000 »

*Plus-value des titres du canal de Suez.*

DÉSIGNATION des titres.	PRIX d'émission.	VALEUR au 15 nov. 1880.
Parts de fondateur (2) . . . . .	5,000 fr.	380,000 fr.
Actions. . . . .	500	1,320
Délégations . . . . .	270	797

L'importance de ce tableau n'est cependant pas dans la plus-value dont profitent les fondateurs et les actionnaires, c'est dans la progression du tonnage lui-même : tout est là. Cette progression est vraiment remarquable. Si l'on prend la moyenne des cinq premières années du transit, moyenne qui doit à peu près correspondre à la clientèle sur laquelle le canal pouvait compter dès son ouverture, on trouve 1,641,000 tonnes. Eh bien ! cette quantité, en six années, a plus que doublé. On doit considérer ce fait comme la mesure de l'influence exercée par le canal sur le transit lui-même.

Appliquons ces réflexions au canal de Panama.

Les évaluations du transit, tel qu'il doit avoir lieu dans six ou huit ans, ne peuvent être que très-variables. L'honorable M. Levasseur a proposé et maintenu le chiffre de 7 millions de tonnes, chiffre que nous considérons comme beaucoup trop élevé. Depuis, on a successivement proposé et débattu des chiffres plus modérés : 6 millions, 5 millions. Ce dernier chiffre est celui adopté par M. Nouette-Delorme, dans un travail récent. En 1866, l'amiral Davis, dans un rapport demandé par le

(1) L'évaluation des recettes du transit de l'année 1880 est faite proportionnellement à la recette des dix premiers mois.  
 (2) La part de fondateur de Suez, émise à 5,000 fr., a été divisée une première fois en dixièmes, et chacun de ces dixièmes a été divisé en centièmes dans le cours de 1880.

Sénat des États-Unis, avait admis un transit de 4 millions de tonnes, évaluation modeste, bien que l'amiral ait fait entrer l'Australie, la Chine et le Japon dans ses calculs.

Selon nous, voici les limites auxquelles il convient de s'arrêter :

Californie et États-Unis . . . . .	1,000,000 tonnes.
Amérique centrale et Mexique . . . .	200,000 —
Équateur et Bolivie. . . . .	200,000 —
Pérou . . . . .	1,000,000 —
Chili. . . . .	1,000,000 —
Océanie . . . . .	300,000 —
	<hr/>
	3,700,000 —

soit 4 millions de tonnes au plus à l'époque de l'ouverture du canal. Ces chiffres étant à peu près indiscutables, on ne saurait mettre en doute que, dans les dix ans de l'ouverture du canal, il se produira le même mouvement d'accroissement régulier que pour le canal de Suez. Or, nous venons de voir que, de 1874 à 1880, le transit du canal de Suez avait été porté de 1,641,000 tonnes à 4,200,000. Y a-t-il exagération à penser que, de 1890 à 1900, le transit du canal de Panama sera nécessairement porté de 4 millions de tonnes à 6 millions? Cet accroissement représentera, non pas le transit actuel des marchandises de la zone du canal, mais l'influence du canal sur le mouvement général de la navigation.

On remarquera que nous n'admettons pas, pour le canal de Panama, une progression aussi forte que pour le Suez; c'est que, à quelques égards, l'influence du canal de Suez était appelée à être plus efficace, sinon aussi étendue, que celle du canal de Panama. En effet, le canal de Suez était assuré d'une clientèle immédiate plus importante, telle que celle de l'Inde, de la Chine, du Japon et de l'Australie.

Il est vrai que bien des personnes comptent faire entrer la Chine, le Japon et l'Australie dans le réseau de Panama; mais cette supposition nous paraît difficile à admettre. D'une part, les paquebots à vapeur préféreront toujours le canal de Suez, parce que le prix du transit ne sera que de 10 fr. et parce que les mers des Indes et de la Chine leur offrent des escales excellentes que le Pacifique ne leur donnera jamais. Quant aux voiliers, le prix du transit, 15 fr. la tonne, est trop élevé pour eux; beaucoup continueront à passer par le cap Horn ou le cap de Bonne-Espérance.

De Londres et du Havre à Sydney, la diminution de la distance sera de 2,200 lieues. Le bénéfice est du tiers du voyage. Mais si le bénéfice est considérable pour la navigation à vapeur, à cause de ses dépenses, sera-t-il suffisant pour compenser, en ce qui est des voiliers, le prix du transit par le canal? Un voilier de 1,000 tonnes paiera 15,000 fr. de frais de passage; un voilier de 1,000 tonnes ne dépense pas 10,000 fr. par mois. Or, un bon voilier se rend de Liverpool à Sydney par le cap Horn en trois mois.

L'accroissement du trafic, dans notre siècle du moins, ne sera donc pas aussi sensible pour le canal de Panama que pour celui de Suez. C'est, pour nous, un fait peu discutable. Il sera considérable dans le vingtième siècle, — mais les actionnaires trouveraient peut-être mauvais qu'on les ajournât si loin, bien que les actionnaires du Suez aient attendu vingt ans. Dans vingt ans, nous serons à la fin du dix-neuvième siècle. Qu'est-ce que vingt ans pour une grande entreprise comme celle du canal de Panama, plus importante, selon nous, que celle du Suez?

Ainsi, en ce qui est des résultats probables de l'ouverture du canal de Panama, nous sommes disposés à admettre :

1° Une navigation immédiate de 3,700,000 tonnes ;

2° Un mouvement d'accroissement normal, non pas aussi énergique que pour le canal de Suez, mais suffisant pour porter cette navigation à 6 millions de tonnes dans le délai de dix ans, ce qui a été suffisant pour élever de 435,911 tonnes à 4,200,000 tonnes le transit du canal de Suez.

Dans ces approximations, nous tenons compte de la transformation que l'ouverture du canal de Panama imposera à la marine marchande. Le canal de Panama continuera, en effet, le mouvement imprimé par celui de Suez à cette marine. L'abréviation des distances sera complétée par l'accroissement de la vitesse, afin de profiter de l'avantage du canal. Le canal représente un moyen supérieur de navigation. Il faudra en payer le prix. Or, par sa vitesse, son exactitude, par toutes ses autres causes de supériorité, le navire à vapeur seul pourra le supporter.

Inutile de laisser aux voiliers l'espérance que le canal de Panama, même avec des subventions budgétaires, leur permettra de lutter longtemps avec avantages. Passeraient-ils par le canal. Le canal est trop cher pour eux ; le canal ne les préservera pas des calmes terribles du Pacifique et des tempêtes de la mer des Antilles et du golfe du Mexique ; c'est uniquement la navigation à vapeur qui sera à même de se servir du canal, surtout pour les lointaines clientèles de l'Océanie et de l'Australie.

Quelques-unes de ces réflexions sont peut-être de nature à dissiper les illusions que beaucoup de personnes entretiennent encore sur la manière dont s'accomplissent les plus grands progrès de l'humanité. La première condition de ces progrès, c'est le temps. Rien ne change sans lui, rien ne marche sans lui, rien ne se renouvelle sans lui. Il a fallu un quart de siècle (1856-1880) pour exécuter le canal de Suez et obtenir les beaux résultats que nous admirons aujourd'hui. Les choses ne marcheront pas autrement pour le canal interocéanique ; certainement elles marcheront même moins vite, parce que, malgré les perspectives d'un grand avenir, les clientèles immédiatement utilisables du nouveau canal sont moins considérables que celles du canal de Suez.

Mais un transit de 6 millions de tonnes dans les dix ans de l'ouverture du canal nous paraît suffisant pour autoriser le succès de la souscription et rémunérer l'entreprise, non pas sur-le-champ, mais dans le délai légitime qu'exigent des opérations de cette nature.

Au surplus, voici quelques chiffres, puisés aux sources les plus authentiques, qui permettront à chaque lecteur de contrôler lui-même nos appréciations.

*Mouvement maritime des États du Pacifique en 1878.*

	Entrées et sorties.
San-Francisco . . . . .	3,200,000 tonnes.
Pérou . . . . .	14,244,000 —
Chili . . . . .	7,450,000 —
Équateur . . . . .	393,000 —
Colombie . . . . .	300,000 —
Venezuela . . . . .	1,000,000 —
Nicaragua . . . . .	345,000 —
San-Salvador . . . . .	340,000 —
Guatemala . . . . .	13,000 —

**Mouvement maritime, en 1879, de la France avec :**

	Entrées et sorties.
Océanie et Pacifique . . . . .	94,000 tonnes.
Pérou . . . . .	84,300 —
Chili . . . . .	147,000 —
Nouvelle-Grenade . . . . .	145,000 —
Guatemala . . . . .	10,400 —
Équateur . . . . .	400 —
Mexique . . . . .	94,000 —

**Mouvement maritime, en 1879, de la Grande-Bretagne avec :**

	Entrées et sorties.
Californie . . . . .	343,000 tonnes.
Pacifique . . . . .	23,000 —
Amérique centrale . . . . .	29,000 —
Équateur . . . . .	5,000 —
Colombie . . . . .	28,000 —
Pérou . . . . .	193,000 —
Chili . . . . .	184,000 —
Bolivie . . . . .	27,000 —

**Mouvement maritime de Hambourg, en 1876, avec :**

	Entrées et sorties.
Mêmes pays . . . . .	156,000 tonnes.

**II. — EXÉCUTION DU CANAL.**

Faut-il reprendre tout ce que M. de Lesseps a si bien dit sur les conditions de l'exécution du canal interocéanique ? Nous ne le pensons pas :

- 1° Le canal aura 74 kilomètres ;
- 2° Il n'aura pas d'écluses ;
- 3° Il sera exécuté dans le délai de huit ans ;

4° La dépense totale de l'appropriation sera de 512 millions, d'après un devis dressé par MM. Couvreur et Hersent, entrepreneurs de tout repos, prêts à se charger à forfait de l'exécution du canal ;

5° Il restera une œuvre d'intérêt universel, placée sous la protection indirecte de tous les peuples navigateurs commerçants du globe et le contrôle direct de l'État de Colombie.

Sous tous ces rapports, il faut s'en rapporter entièrement à la parole, à la haute expérience, à l'esprit initiateur de M. de Lesseps. Le seul point sur lequel nous insistons, comme à nos yeux le plus essentiel, c'est que le canal *n'aura pas d'écluses*, c'est qu'il sera un véritable bras de mer, reliant les deux océans, où, sauf le péage, les navires circuleront librement.

Sur les conditions d'exécution du canal, sur la race des ouvriers qui accompliront cette rude, mais glorieuse tâche, sur la confiance que méritent les ingénieurs qui la dirigeront, sur le coût de l'œuvre, il faut s'en rapporter à l'homme illustre qui, malgré tant d'obstacles, a si complètement réussi à Suez, à ses conseils, à ses collaborateurs, au groupe qu'il a formé autour de lui.

Restent les rapports avec les États-Unis. Mais qui ne se rappelle les difficultés que l'Angleterre a suscitées à l'entreprise du canal de Suez ? Et cependant l'Angleterre est de beaucoup aujourd'hui la meilleure cliente du canal. Elle en a accepté la garde morale ; elle est devenue actionnaire. Il en sera de même pour les

États-Unis. La marine des États-Unis deviendra la meilleure cliente du canal de Panama ; les États-Unis en revendiqueront la garde, eux aussi en deviendront les principaux actionnaires.

Tiendrons-nous compte de la concurrence future du canal de Nicaragua ? Non, certes, et voici pourquoi :

Le canal de Nicaragua aurait 292 kilomètres au lieu de 74.

Le canal de Nicaragua aurait 21 écluses.

Toute lutte est dès lors impossible ; un canal de 75 lieues offre des inconvénients ; mais un canal de 21 écluses, pour des navires de 2,000 à 3,000 tonnes, est impraticable.

On a invoqué la concurrence des grands chemins de fer américains : le Central-Pacific et le Southern-Pacific.

Mais on oublie qu'aux États-Unis, les rivières navigables, bien que gelées une moitié de l'année, luttent fort bien avec les chemins de fer. Les océans ne gèlent pas. On sait, en outre, que le Mississipi, ses énormes affluents et tout le réseau de canaux des États-Unis apporteront au canal de Panama un contingent des plus puissants.

### III. — CAPITAL ET BÉNÉFICES.

Le capital nécessaire à cette grande œuvre peut être fixé à 750 millions, qui sera réparti moitié en actions et moitié en obligations. Le capital-actions est naturellement le premier demandé. Il recevra, pendant l'exécution des travaux, un intérêt de 5 p. 100. En admettant que ce capital soit entièrement versé dans quatre ans, la charge représentera environ six ans d'intérêts, soit 90 millions. Le capital-obligations ne sera demandé que dans quatre ans. La charge des intérêts devra être égale à celle des intérêts des actions, parce que les obligataires, ne participant pas aux bénéfices, devront profiter d'une large prime.

L'exécution de l'entreprise représentera donc :

1° Construction du canal . . . . .	500 millions.
2° Bonification d'intérêts . . . . .	180 —
3° Frais généraux . . . . .	70 —
	<hr/>
	750 millions.

La rémunération de ce capital et l'amortissement, calculés à 6 p. 100, représentent annuellement 45 millions.

Il faut y ajouter 7,750,000 fr., charges de la concession, et à peu près autant pour l'entretien du canal, soit ensemble 15 millions.

C'est donc 60 millions que le canal devra fournir.

D'après nos évaluations, le canal produira dès l'ouverture 50 millions de francs, qui, dans les dix ans de l'ouverture du canal, seront progressivement portés à 75 millions à la fin du siècle. Nous ajoutons que ces chiffres seront largement augmentés dans la seconde décennie d'existence du canal ; c'est alors que nous admettrions, avec l'honorable M. Levasseur, un mouvement de 7 millions de tonnes, soit une recette brute supérieure à 100 millions de francs ; mais il faut aussi prévoir l'inévitable nécessité d'abaisser le prix du péage, car la redevance de 15 fr. par tonne est très-élevée, même trop élevée. Tout compensé, nous pensons que le canal de Panama, dans le quart de siècle qui suivra le commencement des travaux, jouira d'une recette brute de 75 à 80 millions de francs, d'après un prix

de péage abaissé à 12 fr., sur un mouvement normal de 7 millions de tonnes, appelé à s'accroître sans cesse, parce que le mouvement général du commerce et de l'humanité vers l'ouest se sera dès lors prodigieusement accentué.

Aussi les capitaux confiés à M. de Lesseps et à sa nouvelle entreprise sont à peu près certains d'une légitime rémunération. Cette rémunération ne pourra jamais être excessive; mais elle sera suffisante, d'autant plus que la baisse des profits est générale.

Nous touchons ici au caractère général de l'œuvre du canal interocéanique et à l'intérêt spécial que la France peut avoir à son exécution.

Selon nous, cet intérêt est considérable. La France possède dans l'Océanie des colonies appelées à se développer; elle entretient avec la Californie, le Pérou, le Chili, de fructueuses relations. Le Havre, Bordeaux, actuellement florissants, se développeront encore. Le canal de Suez a été utile à l'influence politique et économique de la France. Le canal de Panama ne le sera pas moins. La France a une clientèle plus assurée dans l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud qu'en Chine et au Japon. C'est vers ces belles régions, qui ont devant elles un si brillant avenir quand la paix leur sera rendue, que se dirigeront nos jeunes négociants. L'avenir est là bien plus qu'au milieu des vieilles civilisations de l'Asie.

Ce qui est vrai pour la France l'est pour l'Europe entière, et avant tout pour l'Angleterre.

Tout est comble en Asie. La place y manque déjà pour les générations nouvelles. Tout est vide, tout est à remplir dans les deux Amériques et dans l'Océanie. L'avenir de la production y est encore illimité. A ce point de vue, l'entreprise du canal de Panama aura un caractère immensément économique. C'est une vie nouvelle ouverte aux populations déjà très-pressées de l'Europe.

Le canal de Suez a facilité à l'Europe les négociations avec tous les centres des anciens peuples de l'Orient; le canal de Panama, inférieur, selon nous, dans le présent, mais supérieur dans l'avenir, préparera les voies au développement de la civilisation européenne dans des contrées qui lui conviennent mieux, où nos religions, nos littératures, nos arts, nos mœurs, nos langues, nos idées, nos passions politiques, nos races européennes, sont déjà implantés et où tout est prêt pour nous accueillir.

*(Revue de la finance et de l'industrie.)*

E. FOURNIER DE FLAIX.

---