

29 56
2

38

A M. H. Borellet à Paris.

Monsieur :

1313

La lettre du 12 Janvier que vous avez bien voulu m'adresser à Alexandrie, m'est parvenue de là aujourd'hui, et je m'empresse de vous faire mes remerciements pour votre aimable attention, par laquelle vous m'avez envoyé ~~un exemplaire de la brochure que vous avez publiée sur la question de~~ ~~avec~~ par l'intermédiaire du Consul Général de France à Alexandrie, aussi un exemplaire de la brochure que vous avez publiée sur la question de Suez, mais qui ne m'est pas arrivée.

Cependant j'en ai pris connaissance ici chez M. le Ministre des Finances, Baron de Bruck, et comme je connais ~~af~~ aussi la lettre, qu'il vous a écrite là dessus, il ne me reste ~~que tout en~~ que de vous déclarer d'après ma connaissance des lieux que je partage l'opinion de M. le Ministre sur la ^m communication directe, et que je la considère comme l'unique solution possible, et avec toutes les chances de bon succès de la grande question de la réunion des deux mers.

Agreez, Monsieur, l'assurance de mon estime, et considération

29 56
2

Paris 1847

Les Perses les plus savants dans l'histoire de leur pays, attribuent aux Phéniciens la cause de cette inimitié. Ils disent, que ceux étant venus des bords de la mer Héritue sur les côtes de la nôtre, ils entreprirent de longs voyages sur mer. Bientôt après s'être établis dans le pays qu'ils habitent encore aujourd'hui, et qu'ils transportèrent de marchandises d'Égypte, et d'Assirie en diverses contrées, entraînées à Uzyos. Cette ville surpassait alors toutes celles du pays connu actuellement sous le nom de Grèce. Ils ajoutent que les Phéniciens dès qu'ils aborder se mirent à vendre leurs marchandises; que cinq ou six jours après leur arrivée l'avant la vente étant presque finie, un grand nombre de femmes se rendit sur le rivage, et parmi elles la fille du roi; que cette princesse, fille d'Inacus, s'appelait Io, nom que lui donnent aussi les Grecs. Tandis que ces femmes, continuent les mêmes historiens, achetaient près de la poupe

Terminons les portes de l'écluse, et demandons
nous jusqu'où s'exercera l'influence de la marée,
Si l'on tient compte de la longueur de commence-
ment des marées, admettant que la vitesse commence
à zéro, on obtiendra pour les six heures
une moyenne de 3 Kilomètres à l'heure.
L'influence de la marée ne dépassera donc pas
le 18 premiers Kilomètres du canal.

Pendant le reflux le courant pourra
encore avancer très lentement dans le
canal, par exemple jusqu'à 30 Kilomètres,
en se disposant suivant une pente de
 $1 \text{ sur } \frac{30}{m}$. Au retour du flux, l'eau qui
s'appuiera aux portes, à la hauteur d'un mètre,
ne pourra entrer dans le canal, que les
deux dernières heures du flux, et les flux
successifs iront ainsi toujours en dimi-
nuant la quantité d'eau, qu'ils pourront
apporter dans le canal, et dont la hauteur
de 1 : 50 au maximum près des portes,
et s'abaissant toujours vers les lacs
amers, ne pourra s'étendre plus loin
à cause de la grande surface de ce lac, et
de l'évaporation et filtration.

En effet, si l'observation mentionnée
par les auteurs du projet page 111, que
les fonds des lacs amers restent à sec

à une profondeur de 8 à 88, doit s'entendre, comme je le fais, de cette profondeur au dessous du niveau de la mer, on ne peut s'expliquer comment les mêmes auteurs n'ont point songé, que l'efflux des marées serait absorbé, au moins pendant une grande partie de l'année, par les filtrations et l'évaporation dont ils ont constaté la puissance.

La conséquence immédiate de ce raisonnement et l'inutilité du barrage de Peluse, car les eaux de la mer rouge n'iront jamais déboucher dans la Méditerranée, ce qui du reste, je pense, est dans l'ordre voulu des phénomènes de notre planète, et qui aucun ouvrage de l'homme ne saurait changer.

Toute l'économie dans les travaux d'excavations qu'on pourrait espérer réaliser par la construction des barrages, se réduirait donc à la moindre profondeur qu'on donnerait à un court bief, et qui serait de 1 à 00.

Et l'écluse de Suez, et se réduirait à 0 aux basses amers, c'est à dire au maximum à un million de mètres cubes, dont la valeur un million.

Mais, en regard de cette économie, il faut ~~faire~~ placer la dépense des barrages, que les auteurs du projet estiment à 18 millions.

870,000 francs. Ce chiffre, que
je adopte pour l'instant et il
bien fondé?

Il faut reconnaître, qu'il est bien
difficile, même dans un projet
de détail, de calculer les dépenses
des constructions hydrauliques,
dont la fondation commence à
dix mètres au dessous des
marées.

ai 18 4 volte

18 56.
2

De Heliopolis à Thèbes, on
remonte le fleuve pendant
neuf jours, ce qui fait quatre
mille huitcent & soixante
Stades, c'est à dire quatrevingt un
Sènes. Si l'on ajoute ensemble
ces stades, on aura, pour la
longueur de l'Égypte de long
de la mer, trois mille sixcent
Stades, comme je l'ai déjà dit;
de plus la mer jusqu'à Thèbes
six mille cent vingt Stades, et
huit mille cent de Thèbes à
Elephantine.

La plus grande partie de
ce pays dont je viens de parler
est un présent du Nil, comme
me le disent les prêtres,
et c'est le jugement que j'en porte
moi même.

Il me paraît en effet que toute cette étendue
de pays, que l'on voit entre ces montagnes
au dessus de Memphis, était autrefois un
bras de mer, comme l'avoient été les envi-
rons de Troie, de Teuthranie, d'Effes, et la
plaine du Meandre, s'il est permis de compa-
rer les petites chaudières aux grandes; car, de
tous les fleuves qui ont formé ces pays par
leurs alluvions, il n'y en a pas un, qui par l'abon-
dance de ses eaux mérite d'être comparé à une
seule des cinq branches du Nil. Il y a encore
beaucoup d'autres rivières, qui sont inférieures
à ces fleuves, et qui cependant ont produit des
effets considérables. —

J'en pourrais citer plusieurs, mais surtout
l'Archelois, qui traversant la Carmanie, et
se jetant dans la mer, où sont les Hélinades,
a joint au continent la moitié de ces îles.
Dans l'Arabie, non loin de l'Égypte s'étend
un golfe long et étroit, comme je le vais dire,
qui sort de la mer Éritrée. De l'enfoncement de
ce golfe à la grande mer, il faut quarante jours
de navigation pour un vaisseau à rames. La plus
grande largeur n'est que d'une demi-journée
de navigation. On y voit tous les jours un
flux, et un reflux. Je pense que l'Égypte
était un autre golfe à peupres semblable, qui
sortait de la mer du Nord et s'étendait vers
l'Éthiopie: que le golfe arabe dont je vais
parler, allait de la mer du Nord vers la Syrie,
et que ces deux golfes n'étaient séparés que
par un petit espace il s'en fallait peu que après

l'avoir percé, ils se rejoignent par leurs extrémités.
Si donc le Nil pouvait se détourner dans ce golfe
qui empêcherait qu'en vertu de ans, il ne vint
à bout de le couvrir par le limon qu'il roule
sans cesse.

Pour moi je crois qu'il y réussirait en moins
de dix mille ans. Comment donc ce golfe égyptien dont
je parle est un plus grand encore, n'aurait-il pas
pu dans l'espace de temps, qui a précédé ma naissance
être comblé par l'action d'un fleuve si grand, et
si capable d'opérer des telles changements.

25
2

Tout projet de percement direct de l'Isthme, est
on ne saurait trop le répéter, un projet de sentiment,
de première vue, tout au plus de vue superficielle des
lieux. On prend une carte, on coupe par l'imagination
les trente lieues de désert, qui séparent Suez de Peluse, et
on voit d'emblée les vaisseaux de toutes les tonnage
traverser le nouveau bosphore aux apaisements du
monde. Qui n'a pas fait ce rêve? A qui fera-t-on
croire sérieusement, que des hommes aussi coupés
seuls, après les études laborieuses de 1847 se pro-
noncent systématiquement contre la voie la plus simple,
qu'ils cherchent à plaisir les complications et les
embarras, et demandent deux cents millions, lorsque
quatre millions devaient suffire? Nous prions le
lecteur de se souvenir, qu'il ne peut être question
ici d'une rivalité quelconque entre deux traces dif-
férentes. Lorsque les Ingénieurs de 1847 rejetaient le
tracé direct, et se jetaient sur le tracé indirect

la concession du canal n'était faite à personne.

La première donnée au tracé indirect ne venait donc d'aucun intérêt privé. Aujourd'hui encore de ~~rien~~ pas contre M. de Lesseps, concessionnaire, que nous protétons, c'est encore M. de Lesseps, victime naïve de l'imagination de M. Linant. Les preuves à l'appui ne nous manqueront pas. Les instructions données par M. de Lesseps le 15 janvier 1855, traçant, nous l'avons déjà dit, la question du tracé; pourtant M. de Lesseps a soin de signaler aux deux Ingénieurs du Viceroi les objections faites jusqu'à ce jour sur les difficultés, ou prétendues impossibles provenant des atterrissements de la côte, et de l'envasement de l'embouchure d'un canal sur la Méditerranée. Il ajoute même avec une louable circonspection; cette partie du projet devra être basée sur des preuves, des exemples et des calculs incontestables. Comment l'avant-projet de M. Linant et Mougelles répond-il à cette sage recommandation? Nous l'avons lu avec la plus scrupuleuse attention, et nous sommes forcés de dire qu'il ne répond à rien. Il ne rapporte aucun fait qui puisse servir de preuve; il ne signale aucun sondage, aucune étude sérieuse du courant littoral, de sa vitesse devant la plage de Suez, de la nature de ses eaux. Mais, en revanche, il développe longuement une théorie qui n'a aucun rapport avec le fait spécial qu'il doit examiner. Les langues de sable qui séparent les lacs, sont des barres de sable formées par les lames de fond. Le banc de sable qui sépare de la mer rouge le vaste bassin des lacs Amiers a été, sans aucun doute, un ~~quel~~ élévé par les lames de fond qui dans l'état de tempêtes remonte cette mer avec le courant des marées chargées de sable.