

Paris - 9. rue Boichereau

27. Juillet 1857.

Monsieur,

1397

J'ai l'honneur de vous communiquer le projet ci-joint de réponse à M<sup>r</sup> Stephenson par M. M. Benard et Liefson. Je vous prie de l'examiner et de m'envoyer le plus tôt qu'il vous sera possible soit vos observations soit votre assentiment. Votre signature serait jointe dans ce dernier cas à celle des deux ingénieurs français.

Agreez, Monsieur, mes salutations bien respectueuses.

Votre dévoué

B<sup>e</sup> St Maurice

A M<sup>r</sup> de Negrelli, membre de la commission  
Internationale pour le Percement de l'isthme de Suez.

M<sup>r</sup> Stephenson est allé, il est vrai, en Égypte, mais il n'a pas mis le pied dans l'isthme que le canal projeté par M<sup>r</sup> de Lesseps doit traverser.

[ Cette étude en commun de M. M. Calabot, de Weyrelli, et Stephenson a produit : pour la part de M<sup>r</sup> Calabot, un nivellement exact à travers l'isthme exécuté par des opérateurs français ; pour celle de M<sup>r</sup> de Weyrelli, des sondages et des observations de marée dans la baie de Peluse, faits par des opérateurs autrichiens ; pour la part de M<sup>r</sup> Stephenson, chargé de l'exploration de la baie de Suez, rien.]

On proposa de couper l'isthme de Suez à Peluse et non pas de rouvrir le canal des Ptolémées qui allait de Suez au Caire.

Ce courant eût gêné la navigation et nécessité le revêtement du canal par un perré, sans dispenses des dragages à son débouché dans la Méditerranée.

L'erreur du nivellement de 1802 a été mise en évidence par les opérateurs que M<sup>r</sup> Calabot avait envoyés sur les lieux.

L'un de ces ingénieurs, M<sup>r</sup> de Weyrelli notre collègue et notre collaborateur en Égypte, n'a

Jamais abandonné le projet de Bosphore à travers  
l'isthme et n'a vu, avec raison, dans la presque égalité  
du niveau des deux mers qu'une plus grande facilité  
pour l'entreprise - [L'autre M<sup>r</sup> Calabot est  
l'auteur du projet du canal, alimenté par les eaux  
du Nil et allant de suéz à alexandrie, qui a été  
publié en 1853 dans la revue des deux mondes, tous  
les deux ont donc persisté dans la pensée d'unir les  
deux mers par un canal de grande navigation.]

Le terrain de l'isthme n'a été exploré, nous le  
répétons, ni avant ni après 1847 par M<sup>r</sup> Stephenson.

Nous ignorons de quels ingénieurs parle M<sup>r</sup>  
Stephenson; les seuls ingénieurs européens qui aient  
exploré l'isthme sont M. M. Courad, Renaud, de  
Wegelli, Mar-Éléon et Lhuissou, tous membres de  
la commission internationale qui a rejeté le principe  
de l'alimentation du canal par l'eau du Nil, non  
parce qu'elle a trouvé la chose absurde, mais parce qu'elle  
a jugé plus facile, plus simple et plus utile d'ouvrir  
un Bosphore à travers l'isthme.

Nous n'avons pas à nous préoccuper de  
l'opinion isolée et préconçue d'un ingénieur qui

n'a pas vu le terrain traversé par le canal  
projeté et qui parle si confusément d'une  
question d'art nautique qu'il dit avoir  
étudiée.

Mais nous devons relever dans le discours  
de M<sup>r</sup> Stephenson des inexactitudes et des  
assertions à double sens qui tendent à tromper  
l'opinion publique.

Les membres de la commission

M<sup>r</sup> Benard inspecteur général  
et membre du conseil général des Ponts  
et chaussées de France -

M<sup>r</sup> Lioussou, ingénieur hydrographe  
de la Marine impériale de France

Chev. de Negrelli Ingénieur, sous-ministère  
imp. et royal, Inspecteur Général des chemins  
de fer d'Autriche.