L'Abeille de la Nouvelle-Orleans.

NOUVELLE-ORLEANS, MARDI MATIN, 20 FEVRIER 1855.

Imprimé et publié par
G. F. WEISSE & COMP.
Editeurs-Propriétaires :
G. F. WEISSE. N. DUFOUR.
E. DI VERGER. S. HARBY.
BUREAU, RUE DE CHARTRES.

NOUVELLE-ORLEANS :
MARDI MATIN, 20 FEVRIER.

LE NOUVEAU CANAL.

La presse de notre ville discute la question de savoir si un sentiment de justice, ainsi que l'intérêt bien entendu de la Nouvelle-Orléans, ne commandent pas à la législature de céder à perpétuité à la compagnie du nouveau canal le code-veau travail que celle-ci a fait exécuter, il y a quelques années, au prix de si grands sacrifices. Nous croirons soit à peu près suffisant de ce qui paraît à ce sujet dans le *Bulletin* qui commence par dire qu'il n'y a guère que la Nouvelle-Orléans qui ait combattu le monopole dans son mémoire aux chambres. Nous allons analyser, en passant, l'article de journal d'outre-canal et le combattre en même temps, car il s'agit pour nous de traiter ici une bonne cause et de la conserver. Ainsi les intérêts généraux que compromettrait gravement, nous ne saurions trop le répéter, la remise du nouveau canal entre les mains de l'Etat.

Selon le *Bulletin*, si la Banque du Canal réussit à conserver la propriété de son propre travail, ce sera obtenu, sans payer de gratification à l'Etat, les privilèges dont elle jouit depuis sa fondation et qui ne sont pas encore à la veille de s'éteindre. Il y a là une grande erreur. La banque n'a pas toujours joui des privilèges dont il est ici question, ou plutôt elle n'a pas immédiatement réalisé les bénéfices qui résultaient ordinairement de ces privilèges. Trompée par les calculs des ingénieurs qu'elle avait chargés d'étudier le terrain et de lui présenter des devis, elle a dû affecter presque toutes ses ressources actives à l'excavation du canal et à l'entretien continuel du travail qui se soutenait à peine. Vous avez dû y affecter toutes vos ressources, vous avez eu en outre à payer de fortes primes pour vous procurer du argent qui ne vous rapportait rien, et vous avez fait face à ces charges, ces primes, ces pertes et ces intérêts pendant plusieurs années et elle n'a même pas échappé à la faillite qui la menaçait. Que signifieraient alors ses privilèges d'escompte ? Ils ne pouvaient avoir de valeur qu'autant que la banque eut été en état de les exploiter. Or, personne ne l'ignore, le canal était un gouffre qui absorbait tous les versements de fonds qu'opérait par les actionnaires, et pendant très-longtemps ceux ci n'ont pas songé à toucher des dividendes.

Mais en fait de gratification, n'en était-ce pas une que de doter la Nlle-Orléans d'un travail que réclamait depuis longtemps le commerce de cette ville ? De relier la tête et le cœur de l'Etat aux localités extérieures et d'assurer ainsi en débouché aux produits des plus fertiles régions ? D'accroître la fortune immobilière de la ville et, par conséquent immédiatement la valeur des terres que traverse le nouveau canal et sur les-quelles ? Etait présent ou en moment des taxes considérables ! Sur ces terres, autrefois inondées, s'est élevé de nombreuses constructions, — usines, fabriques, hôtels, maisons de résidence etc., qui acquittent toutes un droit de taxe au profit de l'Etat. N'est-ce donc pas là un avantage marqué pour ce dernier ? Que l'on donne à ce bénéfice pour ce résultat pour l'Etat définitivement du nouveau canal le nom que l'on voudra, nous l'appellerons, nous, gratification : seulement elle est méritée.

D'ailleurs, quand il s'agit d'un travail exigé par l'intérêt public, la législature n'a pas à s'inquiéter de demander de gratification. Elle n'en a pas demandé à la compagnie du Gaz dont la charte est pourtant perpétuelle. Elle n'en a pas demandé à la compagnie de navigation à Orléans, qui a été remplie les conditions de sa charte qui a fait creuser un nouveau canal pour détruire un ancien marais, et protéger les intérêts du commerce. La banque du Canal, pour exécuter le travail dont elle a été chargée, a fait des sacrifices, a couru des risques : est probable qu'elle en retirera une juste compensation, et qu'elle en tirera même quelques bénéfices ; mais ce sont là des bénéfices qui ne sauraient être comparés à ceux qu'elle aurait réalisés si elle eut été favorisée d'une bonne fortune pendant la période de construction. Ces bénéfices viendront plus tard, et ils seront d'autant plus considérables que le canal aura été plus longtemps en exploitation. Ils seront proportionnés à la prospérité de son service et à la durée de son privilège. Si la banque a droit à quelque chose, ce n'est donc pas à une gratification, mais à une prolongation de son privilège.

Le *Bulletin* emploie encore un autre argument fort singulier. Si, dit-il, nous nous mettons sur la Banque du Canal en état de refuser le canal, c'est qu'elle aura été obligée de le céder au chemin, c'est qu'elle aura été réduite à ne faire plus aucune autre opération que celle de payer les intérêts de ses dettes. Mais, répondrons-nous, si la banque ne fait plus d'opérations, si elle ne fait plus rien, c'est qu'elle aura été mise dans l'impossibilité de faire autre chose. Autant vaudrait les livrer à mourir de faim pour l'amour du public. L'intérêt de vous et de votre clientèle parfaitement avec l'intérêt individuel, et c'est grâce à cette communauté que tous les grands projets s'exécutent.

Nous avons dit plus haut que la Banque du Canal, lorsque par suite de l'ingénieur qu'elle avait chargé de l'étude du terrain, avait dû faire une excavation de canal et l'entretenir dont elle était loin d'avoir un reproche à adresser à la compagnie ! Voilà pourtant ce qui se passait, car, dit-il, tandis que la compagnie voit ses revenus augmenter, ses dépenses diminuer, et ses travaux, pour ainsi dire, terminés, le canal a besoin d'être creusé de nouveau et a besoin d'être réparé. Il n'y a pas d'ingénieur qui ne sache que ces deux cas, et ces chemins de fer au demeurant ont leur charte à perpétuité qui leur permet d'espérer et d'obtenir le renouvellement de leurs pertes. Or, c'est exactement ce que demande la compagnie du canal : la perpétuité de sa charte, en échange de nouveaux travaux.

Mais en fait de gratification, n'en était-ce pas une que de doter la Nlle-Orléans d'un travail que réclamait depuis longtemps le commerce de cette ville ? De relier la tête et le cœur de l'Etat aux localités extérieures et d'assurer ainsi en débouché aux produits des plus fertiles régions ? D'accroître la fortune immobilière de la ville et, par conséquent immédiatement la valeur des terres que traverse le nouveau canal et sur les-quelles ? Etait présent ou en moment des taxes considérables ! Sur ces terres, autrefois inondées, s'est élevé de nombreuses constructions, — usines, fabriques, hôtels, maisons de résidence etc., qui acquittent toutes un droit de taxe au profit de l'Etat. N'est-ce donc pas là un avantage marqué pour ce dernier ? Que l'on donne à ce bénéfice pour ce résultat pour l'Etat définitivement du nouveau canal le nom que l'on voudra, nous l'appellerons, nous, gratification : seulement elle est méritée.

D'ailleurs, quand il s'agit d'un travail exigé par l'intérêt public, la législature n'a pas à s'inquiéter de demander de gratification. Elle n'en a pas demandé à la compagnie du Gaz dont la charte est pourtant perpétuelle. Elle n'en a pas demandé à la compagnie de navigation à Orléans, qui a été remplie les conditions de sa charte qui a fait creuser un nouveau canal pour détruire un ancien marais, et protéger les intérêts du commerce. La banque du Canal, pour exécuter le travail dont elle a été chargée, a fait des sacrifices, a couru des risques : est probable qu'elle en retirera une juste compensation, et qu'elle en tirera même quelques bénéfices ; mais ce sont là des bénéfices qui ne sauraient être comparés à ceux qu'elle aurait réalisés si elle eut été favorisée d'une bonne fortune pendant la période de construction. Ces bénéfices viendront plus tard, et ils seront d'autant plus considérables que le canal aura été plus longtemps en exploitation. Ils seront proportionnés à la prospérité de son service et à la durée de son privilège. Si la banque a droit à quelque chose, ce n'est donc pas à une gratification, mais à une prolongation de son privilège.

Le *Bulletin* emploie encore un autre argument fort singulier. Si, dit-il, nous nous mettons sur la Banque du Canal en état de refuser le canal, c'est qu'elle aura été obligée de le céder au chemin, c'est qu'elle aura été réduite à ne faire plus aucune autre opération que celle de payer les intérêts de ses dettes. Mais, répondrons-nous, si la banque ne fait plus d'opérations, si elle ne fait plus rien, c'est qu'elle aura été mise dans l'impossibilité de faire autre chose. Autant vaudrait les livrer à mourir de faim pour l'amour du public. L'intérêt de vous et de votre clientèle parfaitement avec l'intérêt individuel, et c'est grâce à cette communauté que tous les grands projets s'exécutent.

Nous avons dit plus haut que la Banque du Canal, lorsque par suite de l'ingénieur qu'elle avait chargé de l'étude du terrain, avait dû faire une excavation de canal et l'entretenir dont elle était loin d'avoir un reproche à adresser à la compagnie ! Voilà pourtant ce qui se passait, car, dit-il, tandis que la compagnie voit ses revenus augmenter, ses dépenses diminuer, et ses travaux, pour ainsi dire, terminés, le canal a besoin d'être creusé de nouveau et a besoin d'être réparé. Il n'y a pas d'ingénieur qui ne sache que ces deux cas, et ces chemins de fer au demeurant ont leur charte à perpétuité qui leur permet d'espérer et d'obtenir le renouvellement de leurs pertes. Or, c'est exactement ce que demande la compagnie du canal : la perpétuité de sa charte, en échange de nouveaux travaux.

Le *Bulletin* fait de cette erreur un reproche