

banque — et que je considérais le gouvernement mexicain libre d'agir de la manière dont il voudrait, et j'ai caractérisé par des paroles énergiques la conduite des personnes qui faisaient un contrat solennel et ne l'exécutaient pas... — Bourdillon. »

Ce n'était pas seulement la Banque nationale qui ne trouvait pas à s'établir au Mexique, soit par la faute des concessionnaires, soit par la mauvaise volonté des ministres; l'institution du Crédit mobilier demandée par M. Bouluguet, rencontrait une vive opposition dans M. Éloin et M. César, sous-secrétaire d'État des finances. M. César comparant les sociétés financières aux établissements de débits d'articles de première nécessité ne voulait accorder aucun privilège à la société représentée par M. Bouluguet. Dans ses lettres, ce dernier explique minutieusement toutes les démarches qu'il avait faites et les conversations qu'il eut avec MM. Éloin et César qui firent échouer cette entreprise à laquelle l'empereur s'intéressait.

« Je suis arrivé à Mexico, écrivait le 4 octobre M. Bouluguet dans une lettre qui devait passer sous les yeux de Sa Majesté, le 1^{er} janvier, porteur d'une proposition utile pour le Mexique, que je venais présenter sous sa forme la plus simple, puisque je l'appuyais sur le précédent d'une institution semblable qui a donné de si admirables résultats en Europe.

« Le 15 janvier, je vis M. Éloin, chez qui je rencontrai dès ses premières paroles une opposition, immotivée de parti pris. Des démarches réitérées de ma part demeurèrent impuissantes, non pas seulement à le convaincre, mais même à m'ouvrir la chance de voir ma proposition examinée sérieusement. Après trois mois d'efforts infructueux et d'espérances déçues, je dus reconnaître que j'avais devant moi un obstacle insurmontable qui ne me permettait même pas d'arriver jusqu'à Sa Majesté... — Bouluguet. »

Le vomito seul empêcha cet agent de partir; il renouvela ses démarches aussitôt après le départ de M. Éloin pour

l'Europe; elles furent bien accueillies par le chef du cabinet et par l'empereur, mais elles échouèrent devant la résistance inhabile de M. César et le retour de M. Éloin qui dit à M. Bouluguet : « Je saurais bien empêcher l'affaire de se conclure. »

Le décret concernant l'adoption du système métrique pour les poids et les mesures eut un sort semblable à celui de la banque et à l'affaire du Crédit mobilier. Cinq compagnies firent leurs soumissions pour obtenir l'adjudication de cette entreprise; trois furent écartées comme n'offrant pas des garanties suffisantes ou des propositions acceptables. Les deux soumissions faites, l'une par la compagnie Heit et l'autre par M. Davalos furent l'objet d'un rapport. Le conseil des ministres, dirigé par l'empereur accepta les propositions de M. Heit, et Sa Majesté signa le décret de concession. Avant qu'il parût dans le journal officiel, M. Ramirez, ministre des affaires étrangères, y fit opposition; M. Robles, ministre des travaux publics, déclara que la signature de Sa Majesté ne signifiait rien sans celle des ministres et mit le décret au panier. Les ministres en firent une question de convenance, et envoyèrent à ce sujet un rapport de douze pages à Sa Majesté qui l'envoya au chef du cabinet en demandant pourquoi le décret ne paraissait pas.

Le chef du cabinet militaire, chargé provisoirement du cabinet civil, répondit à l'Empereur : « Une loi signée par Sa Majesté, et dont l'exécution est recommandée à tous les ministres, ne peut être envoyée qu'au ministre d'État. Il n'y a point d'explications à donner, point de rhétorique à faire; c'est une simple transmission, constatant la sortie du cabinet d'un document important... Toutes les arguties contenues dans ce factum de douze pages constatent une fois de plus la tendance générale des ministres à conserver le droit de *veto* vis-à-vis des actes du souverain... C'est par suite d'une étude faite... sur l'ordre de l'Empereur et après un examen long et attentif de Leurs Majestés, que le décret des poids et mesures a été donné et transmis simplement ensuite pour exécution au ministre d'État.

« La lettre de M. le ministre des affaires étrangères, chargé du ministère d'État, dit qu'il profite de la faculté accordée par Sa Majesté aux ministres. Cette faculté ne doit pas l'autoriser à écrire une lettre peu convenable, ni enlever à l'Empereur le droit de faire traiter par son cabinet une affaire étrangère à la milice. Enfin, elle ne peut permettre à un ministre d'État de réserver sa compétence, de discuter les ordres de l'Empereur et de refuser de publier une loi portant la signature du souverain. — C. Loysel. »

Le ministre nomma, sur l'instance de Sa Majesté, une commission de trois personnes pour examiner de nouveau les projets, mit également au panier le rapport de cette commission, favorable à la maison Heit, qui était française, et donna l'entreprise à un Mexicain, M. Davolos, qui demandait 12 % de plus que son compétiteur, le privilège pour vingt ans, c'est à dire pour une durée double de celui demandé par M. Heit, et n'exécuta pas son contrat.

Le même jour où l'Empereur demandait pourquoi son décret n'était pas publié, l'Impératrice faisait une demande semblable relativement à l'émigration... « J'ai aussi, disait-elle dans sa lettre, ici le dossier de l'émigration californienne, mais je n'y comprends pas grand'chose; il s'y trouve un décret de l'Empereur qui n'a pas été promulgué et une foule de restrictions... pourquoi le décret a-t-il été retiré?... J'aurais assez aimé connaître suffisamment la question pour ne prononcer que le résultat, le dossier me paraissant trop volumineux pour être remis en entier... — C. »

A propos des routes, question d'une grande importance financière au Mexique, l'impératrice écrivait à cette même époque: — « La route de Durango à Mazatlan mérite, je crois, au point de vue du commerce, une certaine attention; je crois qu'il faudrait donner suite à l'exécution de cette idée, si le tracé est bon, former des devis et soumettre, d'accord avec la direction des ponts et chaussées, le projet à l'empereur dès qu'il aura été étudié et formulé, de manière à pouvoir être commencé. Toutefois, il ne faut pas perdre

de vue qu'il y a peut-être des travaux de plus d'importance qui ont la priorité, tels que le chemin de mules et le rétablissement des grandes artères de la circulation dans l'intérieur. — Ch. »

Par ce chemin de mules, Sa Majesté faisait allusion au projet suivant, que l'empereur voulait exécuter et voici pourquoi. Personne n'ignore qu'un pays est riche ou pauvre, non pas en raison de ses ressources naturelles, mais en raison de la consommation à l'intérieur, et de son commerce d'importation et d'exportation. Un peuple qui ne consomme pas n'a pas besoin d'importation; ce qu'il produit lui suffit ordinairement. Un pays qui n'a pas de route ne saurait avoir de commerce; les frais de transport élevant, dans ce cas, le prix de la marchandise transportée à un taux excessif pour le consommateur. Pour produire une marchandise, il faut que le producteur soit assuré de trouver un marché où le prix de vente soit tel, qu'après avoir prélevé d'abord le prix de revient, ensuite le transport sur le marché, il lui reste un bénéfice.

Au Mexique où la fertilité du sol pourrait produire des richesses inouïes, voici ce qui se passe. Prenons le blé pour exemple: le prix de revient est toujours très faible, à cause du bas prix de la main-d'œuvre, de la fertilité du sol et de son étendue qui permet de laisser reposer les terres et dispense des frais d'engrais. Mais lorsque le producteur serait souvent heureux de livrer son blé à cinq francs le quintal, il est obligé, pour trouver un marché, de le porter parfois à trente lieues de son hacienda, de payer vingt francs de transport, et même davantage. Dans ces conditions le blé n'est plus vendable et le producteur trouve de l'avantage à engraisser son bétail, au moyen de ce blé, afin de le transformer en une marchandise qui se transporte elle-même. Ces difficultés s'appliquent à toutes les productions qui, telles que les céréales, les bois, les fers n'ont pas une grande valeur intrinsèque sur aucun marché. Pour trouver un marché, les produits sont obligés de supporter des frais

de transport presque toujours quadruples de la valeur de l'objet lui-même. Il arrive à cause de la diversité des climats et de l'étendue des provinces mexicaines, qu'il y a disette dans l'une d'elles, et qu'on est obligé de laisser périr les récoltes sur place dans une province voisine, faute de trouver un prix rémunérateur après avoir prélevé le prix de transport.

Les Espagnols avaient tracé des routes qui reliaient les principales villes, mais leur nombre est insuffisant, et les Mexicains les ont laissé tomber dans un état qui défie toute description. On peut s'en faire une idée, quand on sait que pendant les quatre ou cinq mois de la saison des pluies, il y a des convois de marchandises qui ne peuvent faire plus de un à quatre kilomètres par jour. Dans de telles conditions, le développement du commerce, de l'industrie et de la colonisation devient impossible. En effet, le travail du colon n'est-il pas une marchandise qui ne se transporte que sur les lieux où son prix est élevé, et où le bon marché des objets manufacturés rend la vie confortable ?

Au Mexique, l'excessive cherté des transports maintient la main-d'œuvre, dans les campagnes, à un très bas prix, parce qu'on n'a aucun intérêt à développer le travail, les produits ne pouvant pas s'écouler facilement ; quant aux objets non produits sur l'hacienda, ils sont à des prix énormes. Le défaut de viabilité est donc la digue la plus insurmontable qui arrête la libre expansion des immenses richesses de ce pays. Ce défaut, en outre, rend longue et laborieuse la pacification des provinces. Grâce au manque de routes, au mauvais état des chemins, le transport rapide des troupes régulières est impossible et les révolutions sont faciles. La construction des voies de communication devait donc ouvrir une pleine carrière à l'activité humaine, attirer le travail et les capitaux étrangers, développer les ressources naturelles, grossir le budget des recettes et hâter la pacification du pays. L'empereur voulait remédier à cette situation, mais il avait à vaincre des difficultés matérielles, financières et so-

ciales pour créer les voies qui convenaient le mieux au Mexique. Il fallait en premier lieu, connaître le système qui devait donner les résultats les plus prompts et les meilleurs. Ce système ne trouva guère d'appui qu'auprès de Sa Majesté.

Les moyens de communication par eau durent être écartés, à cause de leur peu d'importance au Mexique ; restait donc les routes ordinaires, empierrées ou pavées et les voies ferrées. Il fallut d'abord les diviser en deux classes : 1^o celles d'intérêt général, d'un transit minimum de dix mille tonnes par année, et devant supporter en tout temps de lourds fardeaux ; 2^o celles d'intérêt municipal, reliant les communes les unes aux autres ou les communes aux voies d'intérêt général. Sur ces dernières, les gros transports peuvent s'effectuer pendant les six mois de saison sèche ; pendant le reste de l'année elles devraient être interdites, excepté aux cavaliers et aux voitures légères. Pour ces routes, on pouvait se contenter d'un léger empièchement à la surface ; les communes qui, seules en profitent, devaient en avoir l'entretien ; quelques journées de prestations fournies par les habitants eux-mêmes auraient suffi à cet entretien.

L'État ne doit prendre à sa charge que les lignes qui relient la capitale aux diverses provinces entre elles, quand des prévisions bien fondées sur leur richesse et leur besoin d'échanges assurent au trésor le recouvrement de ses avances, par l'accroissement des revenus publics qui suit toujours le développement de la fortune publique. Il est évident que le gouvernement ne peut pas établir de route faite ou subventionnée par le trésor, s'il n'est pas certain d'un transit annuel de dix mille tonnes, au moins, présent ou futur, ou s'il n'est pas déterminé par des considérations stratégiques de pacification du pays et la sécurité des frontières. Sous le ciel des tropiques, qui verse des torrents d'eau pendant cinq ou six mois de l'année, il faut, pour l'entretien des routes macadamisées, une surveillance au dessus des ressources actuelles du Mexique et du personnel des ponts

et chaussées. En outre, la constitution géologique et topographique de ce pays est peu favorable à la production des matériaux nécessaires à l'empierrement; aussi sont-ils à des prix très élevés. Il y a peu de rivières qui fournissent du gravier, il faut extraire les pierres des roches primitives; elles coûtent alors fort cher pour l'extraction et le cassage. Jusqu'à présent, le mètre d'empierrement est revenu à plus de cent francs pour le premier établissement. Quant aux routes pavées, leur prix du premier établissement est trop considérable; il ne faut point y songer pour le Mexique. Les voies macadamisées ou pavées, excellentes dans les pays du nord, très onéreuses dans les régions intertropicales, devaient donc être moins encouragées par le gouvernement, que les voies ferrées.

Ici se rencontrait une autre difficulté. De même que l'industriel intelligent proportionne les frais de son outillage à la quantité d'objets qu'il pourra écouler, le prix de chaque objet étant grevé de sa part d'amortissement du capital dépensé par les frais de premier établissement, l'État, dans le choix du chemin de fer à subventionner devait considérer la quantité de transports qu'on peut prévoir pour un chemin, pendant les dix ou quinze premières années. Si un chemin de fer ne doit porter journellement que de trente à cinquante tonnes — cas où se trouvent les routes les plus fréquentées du Mexique — doit-on construire un chemin à rampes de deux à trois centimètres de pente, et à rails pouvant supporter des locomotives de cinquante à soixante tonnes? Les frais de premier établissement s'élèveront à plus de cent mille francs par kilomètre; l'amortissement et l'entretien du chemin monteront au minimum de dix mille francs par an, et si l'on n'a que dix mille tonnes à transporter, le prix de transport de chaque tonne sera grevé de un franc par kilomètre; ce qui ferait pour le prix de transport d'une tonne de Vera-Cruz à Mexico, par exemple, une augmentation de 409 francs à ajouter aux frais de traction. Or, par les transports à dos de mulets ou par les chariots, sur les

mauvaises routes actuelles, on ne paie que 500 francs la tonne dans la bonne saison.

En établissant des chemins de fer à traction d'animaux, dont les pentes peuvent être aussi fortes que sur les routes macadamisées, le poids des rails qui n'ont plus à porter que des wagons de deux à trois tonnes peut se réduire au tiers et le cube des bois de traverse peut se réduire au cinquième. Si les rails sont posés sur une route dont la chaussée est faite, on peut établir le chemin au prix de dix à vingt mille francs le kilomètre. S'il est à construire entièrement, son prix n'atteindra pas en moyenne cinquante mille francs le kilomètre, prix minimum de l'empierrement d'une chaussée macadamisée, réduite à la moitié de la largeur des voies actuelles. Le prix de la traction sur ces rails sera au moins d'un quart meilleur marché que sur les meilleures routes empierreées. Cette différence suffit largement à payer l'entretien de la route et l'amortissement d'une partie de son capital d'établissement, quand l'importance du transit atteindra dix mille tonnes. Dans ce cas, l'entreprise devait rapporter des bénéfices assez considérables pour que l'État n'eût à donner une subvention que pour le premier établissement. En consacrant ainsi chaque année cinquante millions à ces travaux qui feraient bientôt affluer des revenus abondants dans ses caisses, l'État, après dix ans, aurait eu un réseau de vingt mille kilomètres de voies ferrées, sans avoir excédé les limites de ses ressources financières.

Il résulte de cet exposé que les chemins de fer dits américains, c'est à dire à traction d'animaux, sont les plus utiles, les plus expéditifs, les moins dispendieux et les mieux appropriés au Mexique. M. Aubry, capitaine du génie français, appelé par l'empereur pour organiser l'arsenal mexicain, et connaissant très bien l'Algérie, fit sur ces chemins américains un rapport admirable de simplicité et de lucidité qui prouvait à Sa Majesté que ces sortes de chemins étaient les seuls à subventionner. L'empereur en fut si satisfait qu'il ordonna immédiatement la création d'une route

BIBLIOTHÈQUE UNIVERSELLE
D. A. N. L.

impériale de Vera-Cruz à Mexico d'après ce système; mais Sa Majesté comptait sans ses ministres. Au mois de juillet, Sa Majesté écrivait au cabinet... « L'idée d'Aubry, d'établir des chemins de fer américains à la place des routes ordinaires, me plaît beaucoup. Préparez les mesures nécessaires pour mettre Aubry dans la possibilité d'exécuter ses desseins. Les ordres, communications et décrets nécessaires se prépareront au cabinet pour qu'Aubry puisse prendre la direction du chemin de Vera-Cruz. Vous vous entendrez avec lui sur la formation d'un régiment d'ouvriers et de travailleurs et me ferez ensuite les propositions relatives. — Maximilien. »

— Notes du cabinet... « J'ai déjà signalé à Votre Majesté l'opposition générale qui s'élève contre tous les projets utiles. M. Aubry, qui vient au cabinet..., voulait précisément signaler les impossibilités qu'on lui crée chaque jour... M. le ministre des finances est de l'avis de M. Lezama — conseiller de cabinet — relativement au crédit à ouvrir pour l'arsenal. Si le décret du 26 janvier doit être une lettre morte, si on ne veut pas d'arsenal, si on ne veut pas de chemins de fer traînés par des mules, c'est parfait. Mais si l'on veut obtenir des résultats, il faut accorder les moyens; un arsenal est indispensable pour les besoins de l'armée et pour les travaux publics; le crédit de 50,000 piastres est une première demande; ce n'est pas avec cela qu'on peut fonder un arsenal. Le budget se fera et montrera que la dépense doit être beaucoup plus forte.

« Le ministre des travaux publics n'a rien à voir dans une dépense concernant un arsenal qui dépend de la guerre et viendra subsidiairement en aide aux travaux publics qui ne se font pas. Il y a déjà bien du temps de perdu, avec l'éternel *mañana* — demain; — la limite du 1^{er} mai fixée pour l'ouverture du chemin de fer américain est déjà devenue impossible. Le mauvais vouloir, l'ignorance et la routine qui luttent contre les entreprises de progrès espèrent, par la force d'inertie, enterrer tous les projets qu'ils ne peuvent concevoir. » — Pas de date.

— « Mexico, 3 août 1865. — Je suis très satisfait que Santiago Mendez — directeur des travaux publics, — et Aubry soient d'accord sur l'intéressante question des chemins... Le ministre des travaux publics devra, malheureusement, avoir quelque influence dans cette affaire, mais il serait bon de la limiter à l'absolue nécessité des convenances. — Maximilien. » N'est-il pas étrange de voir un empereur demander qu'on diminue l'influence de ses ministres? Mais, jusque dans les plus petites choses, les lettres de Leurs Majestés nous révèlent une situation vraiment bizarre autant qu'insoutenable et pourtant acceptée.

— « Chapultepec, 7 août 1865. — Aujourd'hui, comme toujours, il arrive que les ministres m'envoient tant de choses inutiles ou d'une solution facile et qui me font perdre une grande partie de mon temps... Faites-moi traduire le projet d'Aubry, envoyez-le-moi demain, en duplicata, pour ma signature, afin de ne pas perdre de temps. Préparez également celui qui est relatif au couvent de San-Fernando où à tout autre local destiné aux arsenaux... — Maximilien. »

Au mois d'octobre, rien encore n'était fait. Le projet concernant les arsenaux fut finalement enterré par l'inertie des ministres et la tolérance de l'empereur; quant au chemin de fer américain qui devait aller de Vera-Cruz à Puebla, en passant par Jalapa, Sa Majesté le voulait absolument et son exécution fut concédée à l'industrie privée. M. Aubry s'étant retiré, en présence du parti pris des ministres de la faire manquer.

« Alcazar de Chapultepec, 15 octobre 1865. — En réponse à votre lettre du 13, relative à l'affaire Aubry, je répondrai en vous disant que je me décide avec beaucoup de calme et avec assez de difficulté dans les questions importantes, mais une fois décidé, je ne recule jamais, et plus je rencontre d'obstacles, plus la lutte me plaît; j'agirai de la sorte avec le chemin de Jalapa. J'accepte la renonciation d'Aubry, qui ne me surprend pas; vous arrangerez immédiatement toute cette affaire avec Santiago Mendez; on peut allonger le

BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
U. N. L.

délai, mais que, *sans perdre un seul jour*, Mendez fasse ses propositions et me les apporte lui-même... — Maximilien. »

Une autre entreprise de route, demandée par un ingénieur mexicain, échoua grâce à la mauvaise volonté des ministres, après la mort de M. Langlais. L'empereur en parla dans une lettre qui mérite d'être citée à plusieurs titres :

« Palais de Mexico, 22 novembre 1865. — Je vous envoie une lettre du sous-secrétaire d'État aux finances et une pétition de D. Cajetano Rubio. Vous parlerez avec lui et M. Langlais, disant à ce dernier que Rubio est revenu me parler du chemin de Queretaro à Tampico, que cette affaire me paraît très importante, d'autant plus que M. Rubio se déclare disposé à demander au gouvernement seulement vingt mille piastres, et non les cinquante mille qu'il demandait dans sa première pétition, et que cette somme serait l'acquit d'une réclamation de plus de soixante mille piastres que ledit monsieur avait contre le gouvernement. Avec les vingt mille piastres qu'il demande et sa propre bourse, ledit chemin sera terminé dans une seule année, mais avec la condition qu'on donnerait à Rubio la direction des travaux, parce qu'il se plaint beaucoup de la mauvaise direction du ministère des travaux publics.

« ... N'oubliez pas d'envoyer à M. Langlais la loi sur les forêts que M. Eloin avait, d'une manière incroyable, enfermée dans son bureau; et si la santé de M. Langlais ne lui permet pas de s'occuper de cette affaire, ayez la bonté de désigner un de ses employés auquel on pourrait confier la révision de ce travail... — Maximilien. »

Malheureusement, la mort de M. Langlais devait anéantir toute espérance de voir régulariser le budget de l'empire et réaliser les entreprises industrielles et financières qui pouvaient mettre un peu d'or dans les coffres de l'État. Dans ses lettres de 1866, on voit que Maximilien I^{er} regrettait sincèrement ce fonctionnaire. Je trouve dans sa correspondance le brouillon d'une lettre adressée à l'empereur Napoléon, datée

probablement du mois de novembre 1865, et que je dois publier à cause de l'intérêt qui s'y rattache.

« Monsieur mon frère. — La réputation qui précédait M. Langlais me faisait désirer vivement l'arrivée de cet homme d'État; j'ai pu me convaincre, en le voyant de près, combien ses capacités et son expérience doivent être utiles à mon gouvernement; aussi je ne saurais trop remercier Votre Majesté du choix qu'elle a fait en cette circonstance et du nouveau service qu'elle m'a rendu. Malheureusement M. Langlais se trouve assez gravement malade depuis trois semaines et ce fâcheux contre-temps nous prive pour quelques jours encore d'un concours précieux.

« Afin d'éclairer complètement Votre Majesté sur la situation financière du pays, je lui adresse deux rapports traitant cette question : le premier a été établi par M. Castillo, actuellement ministre des affaires étrangères et qui a dirigé les finances, comme secrétaire de Hacienda, du temps de la régence d'abord, et ensuite pendant mon gouvernement jusqu'à l'arrivée de M. Bonnefonds. Le second est l'œuvre de M. César, secrétaire actuel de l'Hacienda. J'ai fait remettre ces rapports à M. Langlais avec tous les documents concernant la question, afin qu'il puisse acquérir toute la lumière désirable sur la situation des finances dans les derniers temps et dans le moment actuel.

« Les lois, décrets et règlements, qui forment l'organisation provisoire de l'empire, sont maintenant réunis et forment un code facile à consulter, je vous transmets les cinq premiers volumes qui seront très prochainement suivis de deux autres dont la reliure n'est pas terminée. Je vous prie d'accueillir ces travaux avec indulgence — de ne voir dans ces travaux qu'un premier plan; — j'ai bâti la charpente générale de l'édifice; le temps et l'expérience m'amèneront sans nul doute à apporter de nombreux perfectionnements, mais il me fallait avant tout une base qui me fournit un point d'appui pour gouverner avec énergie et décision.

« En priant Votre Majesté de présenter — déposer — mes

BIBLIOTECA UNIVERSITARIA
 V. I. N. I.
 CASTILLO ALFONSO
 1865