

La réunion de l'Atlantique et du Pacifique au moyen d'un canal interocéanique a sollicité l'attention de toutes les nations depuis la découverte de l'Amérique; dans le siècle dernier, Jefferson et Pitts s'en sont occupés avec un extrême intérêt. Mais c'est depuis un demi-siècle surtout que l'idée a pris une forme précise, et s'est résolue en plans et en projets définis.

L'espace nous manque pour faire l'histoire de tous les projets conçus et délaissés depuis l'origine; disons seulement en passant qu'il n'y a pas eu moins de dix-neuf différents tracés de canal, et sept de chemin de fer entre les deux océans. C'est assez dire l'importance du sujet.

Il ne faudrait pourtant pas exagérer cette importance, et c'est ce que font les Américains, quand, avec leur esprit de grossissement ordinaire, ils prétendent que le nouveau canal sera le chemin du commerce entre l'Europe et l'extrême Orient; que l'Amérique est la traverse de la navigation des deux mondes; et que « les Puissances Européennes d'une part, la Chine et le Japon de l'autre, se donnent la main sur le Continent Occidental, où ils ont leur véritable *Trait d'union* (*trade union*). »

On peut admettre à la rigueur cette manière de voir des Américains, qui y trouvent le compte de leur amour-propre national, et qui peuvent avoir intérêt à surfaire la valeur de leur entreprise. Mais pour nous, qui sommes désintéressés dans la question, nous devons dire qu'elle est arriérée. Elle était vraie quand elle a été exprimée avec plus ou moins de développement par une foule de voyageurs et de savants, par Dampier et Water en 1681; par Sharp et Funnell en 1703; par Ulloa en 1726; par Edwards en 1799; par Humboldt en 1803; par Walton en 1817; par Robinson en 1820; par Hall en 1827; par Purdy en 1824, et par dix autres depuis, y compris Louis Napoléon en 1846. Mais la même idée qui était vraie alors est fausse aujourd'hui.

L'Espagne, par exemple, au temps de ses conquêtes et de sa grandeur commerciale, exportait en Chine l'argent qu'elle extrayait des mines du Mexique; puis elle rapportait à Acapulco ses riches cargaisons de retour, et les conduisait à travers le continent à Vera Cruz, d'où elle les expédiait directement en Espagne.

Pour le gouvernement espagnol donc, et pour toutes les nations qui trafiquaient ou pensaient à trafiquer avec la Chine, la route du Mexique était la plus courte, presque la seule praticable, et la pensée d'un canal à travers un point de ce continent apparaissait nécessairement comme l'idéal des avantages réalisables. C'est qu'alors on ne connaissait que deux routes maritimes entre l'Europe et l'Asie orientale; le cap de Bonne-Espérance, l'effroi des navigateurs; le Cap Horn, plus redouté et plus redoutable encore, tous deux obligeant les navires à un détour aussi long que dangereux.

Mais il n'en est plus ainsi de nos jours. Le canal de Suez a révolutionné le commerce maritime. Le Cap de Bonne-Espérance n'existe plus, et l'on va presque en ligne droite de Marseille à Bombay et à Hong-Kong. De Paris à Shang-Haï il y a 120 degrés de longitude par la route de Panama, juste un tiers en plus, et quand les distances se comptent par plusieurs milliers de lieues marines, cela vaut la peine que l'on y regarde. Par quel prodige d'illusion les Américains peuvent-ils donc penser que le commerce de l'Europe avec la Chine et le Japon prendra le chemin de l'isthme de Darien? Evidemment il y a là une erreur dont il faudra bien que l'on revienne si l'on ne veut pas courir après des déceptions. Si l'on parle de la côte occidentale du continent américain, c'est bien différent; de même si l'on a en vue le commerce spécial des Etats-Unis. Sans doute un navire parti de New-York ou de Boston pour la Chine, gagnera du temps et de l'espace en se rendant dans le Pacifique par l'isthme au lieu de doubler le cap Horn et de traverser l'Atlantique pour aller prendre la Méditerranée et le canal de Suez. Mais un bâtiment appartenant à une nation maritime européenne quelconque choisira toujours de préférence cette dernière route, quand il ira directement trafiquer en Orient, sans avoir un intérêt impérieux qui l'appelle en Amérique.

Trêve donc d'illusion ou de *humbug*. Il y a un peu d'esprit que l'on s'amuse ici à développer de mille façons ingénieuses, et qui consiste à dire que l'Amérique est le centre du monde, étant

à mi-chemin entre les deux extrémités de l'immense continent qui comprend l'Europe, l'Afrique et l'Asie. Le centre d'une sphère est partout, et le centre du monde habité est bien plus à Constantinople qu'à Panama; et Panama ne se trouve à mi-chemin entre les deux extrêmes qu'à condition de prendre le chemin le plus long de l'un à l'autre.—Ce qui fait que le canal de Panama, ou de Darien, ou de Nicaragua, ou de Tehantepec n'aura jamais, pour l'ancien continent, l'importance de l'isthme de Suez, et qu'il ne changera que fort peu de chose dans les rapports de l'Europe avec les mers de l'Inde, avec la Chine et le Japon.—(*Courrier des Etats-Unis*.)

EDUCATION.

L'Instruction Publique en France.

L'impulsion donnée à l'instruction primaire ne s'est pas ralentie pendant l'année écoulée.

L'*Exposé* de la situation de l'empire, signale les diverses applications qu'a reçues la loi du 10 avril 1867 en ce qui touche les écoles de filles, les maîtresses de travaux à l'aiguille, les adjoints, et adjointes, les cours d'adultes, l'extension de la gratuité dans les écoles payantes, les compléments de traitements assurés aux institutrices en fonction, la création des écoles de hameaux, la gratuité absolue de l'enseignement.

En quelques mois, 2,814 communes rurales ont fait ou se sont engagées à faire les sacrifices nécessaires pour établir dans leurs écoles la gratuité absolue que 3,433 villes ont depuis longtemps déjà assurée à leur population ouvrière. Les désirs du pays sont donc bien les mêmes que ceux du législateur de 1867 qui a voulu que la commune pauvre pût jouir, moyennant des sacrifices déterminés, du bénéfice de la gratuité scolaire, que le législateur de 1833 et celui de 1850 n'accordaient qu'à l'individu pauvre. En secondant le vœu des grands corps de l'Etat et du pays, l'administration de l'instruction publique croit poursuivre une œuvre à la fois humaine et politique, conforme aux traditions de la France.

Le nombre des constructions de maisons d'école va chaque année en augmentant.

Le ministre de l'instruction publique, se conformant à la décision impériale du 4 septembre 1863, a continué de subventionner les communes qui dotent leurs écoles de garçons et de filles d'un mobilier à l'usage personnel des instituteurs et institutrices. Cette mesure épargne aux maîtres des dépenses qui parfois grevaient pour longtemps leur mince budget et qui ne sont nulle part à la charge des instituteurs congréganistes. Elle rend aussi moins onéreux pour eux les frais de déplacement que des nécessités de service ou la récompense de leur zèle obligent de leur imposer.

Le vœu du Corps législatif, d'assurer au moins 1 franc par jour aux vétérans de l'instruction primaire, pourra être réalisé en 1869.

Une commission spéciale chargée d'étudier les questions relatives à l'enseignement de la gymnastique dans les lycées, les collèges, les écoles normales et les écoles primaires, et de préparer les programmes nécessaires à cet ordre d'enseignement, a minutieusement déterminé les exercices gymnastiques, sans instruments ni appareils, qui pourront être introduits dans les écoles primaires dès à présent et sans dépense d'installation.

Le progrès signalé l'année dernière dans la population scolaire des lycées se maintient et s'accroît. Le nombre des élèves, qui était de 36,306 à la rentrée de 1867, a été de 38,001 à la époque correspondante de 1868, savoir.

Elèves internes,	20,462
Elèves externes,	17,539

C'est un accroissement de 1,695 élèves, comprenant 478 internes et 1,217 externes.

Cependant il reste quelques perfectionnements de détails à