L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

NOUVELLE-ORLEANS, Mardi, 18 JUIN 1879.

LE CANAL INTEROCEANIQUE.

On mande pour le câble :

Paris, 26 mai.—Le comité technique a adopté ce matin et cette après-midi, le rapport définitif des ingénieurs-conseils des Etats-Unis, qui concluent à la supériorité du projet du canal de Panama. Ce rapport contient un grand nombre de plans et de calculs techniques.

Les points principaux peuvent résumés comme l'ont fait nos ingénieurs :

Ligne de Panama—gratuité, inconvénient 10 ans (modifié)—Ligne du Nicaragua—Ligne d'Atrato-Napipi, ne commandera l'océan.

Le délai accordé pour l'achèvement de la ligne de Panama (Canal de Wyse) avec la clause susdésignée, sera de 12 ans que les frais sont énormes. Ils s'élèvent à $213,000,000.

Le comité a décidé [illegible] rapport, le comité est d'avis qu'il est possible, pratique et utile de [illegible] actuellement une exploration au point de vue du sol, puisque le devis total, y compris toutes les modifications réunies, ne s'élève qu'à $123,600,000.

D'autre part, le comité est d'avis que les avantages commerciaux de la route de Panama sont tellement supérieurs à ceux qui, beaucoup inférieurs à ceux que présente la route de Panama.

De grands compliments ont été faits aux ingénieurs américains qui ont calculé les dépenses pour la route de Nicaragua. Lesseps calcule sans un centième de chance et de prudence. A la grande surprise de tous les membres, le rapport a été défavorable au tracé d'Atrato-Napipi, pour lequel les dépenses s'élèvent à $268,000,000. Le second comité estime que le tonnage annuel par Panama, sera probablement de 7,250,000 tonnes.

Rapports officiels.—Cette partie [illegible] a la parole M. Lesseps, [illegible] dépôt [illegible] qui [illegible] Suez. Il [illegible] rapport [illegible] sous-comités de construction et d'estimation pour les différentes routes, auquel on avait annexé les rapports [illegible] des ingénieurs aussi que les [illegible] des modifications résultant par les divers comités. Ces chiffres sont très importants et présentent un véritable intérêt. En voici la substance :

Route de Tehuantepec.—Longueur, 240 kilomètres (149 milles et 960 pieds). Nombre d'écluses, 120. Le coût total n'atteint [illegible] Temps [illegible] la traversée, 12 jours.

Plan Kelly.—Longueur, 253 kilomètres (84 milles et 4,426 pieds). Dépenses totales (estimation exacte du [illegible]) 1,340,000,000 francs ($268,000,000). Traversée, 1 jour.

Route du Darien. Atrato-Napipi.—Longueur, 290 kilomètres (180 milles et 1,980 pieds). Deux écluses. Le [illegible] 1,000,000,000 fr. ($200,000,000). Traversée, 3 jours.

Une vive discussion s'est engagée sur ces chiffres entre divers ingénieurs et navigateurs, dont [illegible] Amiral de Jouvre, Lavalley, Gioia et autres, les uns attaquant, les autres défendant l'exactitude des calculs des différents rapports.

Somme toute, il n'y a eu que des escarmouches pendant la grande bataille qui aura lieu demain pour la fin de cette [illegible].

Londres, 27 mai—Les chiffres des devis pour les diverses routes proposées pour un canal interocéanique, tels qu'ils ont été donnés dans une dépêche d'hier, [illegible] Panama, [illegible] Nicaragua, [illegible] Darien, [illegible] Tehuantepec, [illegible] Kelly