



Académie des sciences d'outre-mer

Les recensions de l'Académie ¹

Des Chinois pour le canal de Panama : correspondances, 1886-1889 / Henri Étienne
éd. Ethno-Doc - d'En bas, 2014
cote : 60.360

Fils d'un horloger des Brenets, dans le canton de Neuchâtel, Henri Etienne (1862-1927) fit d'assez brillantes études secondaires au gymnase de cette ville et fut admis à l'académie polytechnique de Zurich dont il sortit en 1885 avec son diplôme d'ingénieur. Dès sa sortie de l'école, il fut recruté par la Compagnie Universelle du canal interocéanique de Panama, fondée en 1880 par Ferdinand de Lesseps. Il devait dans un premier temps servir de collaborateur à l'ingénieur en chef Max Lyon, autre ancien élève de l'Ecole de Zurich, son aîné de quelques années. De 1886 à 1889, il a adressé à ses parents et à ses proches "*Ma chère famille*", 71 lettres dans lesquelles il les tient informés des péripéties de ses voyages et de la nature de ses activités sans toutefois donner trop de précisions sur ce dernier point². Un bon nombre de ses missives ont été écrites à bord des nombreux navires qu'il dut emprunter puisque les journées en mer lui laissaient plus de loisirs que ses séjours à terre.

Son petit-fils Christophe Koenig, a remis ces lettres aux archives de Lausanne. Laurent Tissot, doyen de la Faculté des Lettres de Neuchâtel, nous livre une édition annotée et critique de cette correspondance et a rédigé une introduction. Gilbert Coutaz, directeur des archives du canton de Vaud, voit dans ces lettres de voyage, *un gisement documentaire exceptionnel*.

En mai 1883 Henri Etienne après un bref séjour à Paris s'embarqua donc à Liverpool pour les Etats Unis à bord du navire britannique *SS Umbria* qui, après une escale à Queenstown (Dun Laoghaire) atteignit New York après une traversée de neuf jours. Ce terrien peu habitué à la mer s'accommoda fort bien de la vie à bord et noua des relations. Il était apparemment peu familier du langage des marins puisqu'il nous dit p. 48 que le navire file *dix lieues à l'heure* ce qui signifierait 48 km/h. (Lieue suisse) ou 55 km/h. (lieue marine) ce qui n'est pas la vitesse ordinaire d'un navire de commerce en ce temps là. Il est plus probable qu'il s'agit de nœuds ou milles marins (18 km/h).

A New York, où il séjourna de mai à novembre, il s'employa tout d'abord à des travaux de bureau assez faciles, dont il estimait qu'un commis aux écritures se fut tout aussi bien acquitté que lui. Il fit une excursion aux chutes du Niagara, traita des affaires diverses d'achats de machines et c'est alors qu'il eut connaissance de la mission dont il allait être chargé par Max Lyon qu'il devait rejoindre à San Francisco à la fin de l'année. Une mission à



¹ Les recensions de l'Académie de [Académie des sciences d'outre-mer](http://www.academieoutremer.fr) est mis à disposition selon les termes de la [licence Creative Commons Paternité - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 3.0 non transcrit](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/).
Basé(e) sur une œuvre à www.academieoutremer.fr.

² Le recueil comporte quelques lettres reçues de son père, Hyppolite, horloger devenu inspecteur des fabriques et fondateur de l'école de commerce de Neuchâtel. Une seule de ses missives est adressée à "Ma chère maman"



Académie des sciences d'outre-mer

laquelle il ne s'attendait sans doute pas: recruter de la main d'œuvre chinoise pour les chantiers du canal.

Il nous donne ensuite la relation de son long voyage de huit jours en chemin de fer à travers les Etats Unis. Il s'accommodait assez bien du régime des sleepings apprécia les arrêtes à Chicago et Kansas City et montra beaucoup d'intérêt pour l'étape à Salt Lake et les activités des Mormons. Il prévoit une prochaine interdiction de cette communauté religieuse par le gouvernement fédéral et redoute une guerre civile (p.95).

A San Francisco, il retrouva comme convenu Max Lyon et son épouse. La période de *farniente* touristique était terminée et de lourds travaux administratifs l'attendaient dans le grand hôtel où les Lyon avaient élu domicile.

On lira avec intérêt, p. 100, l'ordre de mission qui lui fut remis de la part du "Consortium des grandes entreprises du canal interocéanique à travers l'isthme de Panama" et les instructions détaillées qu'il contenait, notamment p. 104, les précisions concernant les rations alimentaires des ouvriers: ceux-ci devaient recevoir un quart de livre par jour et par homme de riz, thé et légumes secs, ce qui constitue un régime *un peu* spartiate. Les travailleurs avaient enfin la possibilité de se faire accompagner à leurs frais de femmes *ou d'esclaves*.

Après avoir pris congé des époux Lyon, notre ingénieur s'embarqua sur le navire "City of New York" en compagnie d'un homme d'affaires chinois, M. An Kwai, agent recruteur, qui devait s'entremettre à Hong Kong pour l'embauche des ouvriers. La traversée devait durer un mois et il retrouva avec plaisir le calme de la vie à bord d'un steamer. Le but de la mission d'Henri Etienne devait en principe rester secret mais il semble que certains de ses covoyageurs ne l'ignoraient pas. Il n'y a guère lieu de s'étonner qu'à partir de son arrivée à Hong-Kong, les correspondances furent plus espacées. De lourdes tâches l'y attendaient. Il fit un voyage à Canton qui l'enthousiasma. C'était le premier contact avec la Chine profonde et le début des étonnements, bien qu'il ne fût pas avide de pittoresque ou d'exotisme.

En mars il se rendit à Macao, déjà célèbre par ses tripots et qui ne l'intéressa qu'assez peu, puis en avril, il fit un bref voyage à Haïphong et Hanoï où il fut reçu par le vice-roi du Tonkin et le résident français. Mais il est peu prolix sur ce pays.

On ne sait trop pourquoi Henri Etienne rentre de Hong-Kong à Paris où il se trouve au début de juin 1887³. Il a donc accompli le tour du monde. Il est presque aussitôt envoyé en mission à Saint Petersburg où sa compagnie de travaux publics espérait obtenir la concession d'un chemin de fer en Sibérie. L'affaire n'aboutit pas et en juillet, l'ingénieur s'embarque à Marseille sur le *Saghalién* (des Messageries Maritimes) pour rentrer à Hong-Kong. Il y est de retour en septembre mais le mois suivant ses affaires l'appellent au Tonkin où il passera la fin de l'année.

³ L'éditeur précise qu'il avait voyagé à bord de l'*Ava* des Messageries Maritimes.



Académie des sciences d'outre-mer

L'année 1888 se passera en pérégrinations à travers la Chine. Nous le trouvons à Shanghai, à Pékin, Tien-Tsin (Tianjin) donnant chaque fois à sa famille des relations de ses diverses étapes et en janvier 1889 il est à bord du navire "Anadyr" qui le ramène en Europe.

Ainsi prit fin la période chinoise de la vie d'Henri Etienne. Mais sa vie de grand voyageur n'était pas terminée et ne prendra fin que deux ans plus tard, en 1891, puisqu'il sera encore appelé à se rendre en Palestine et au Brésil.

Il entreprit alors une brillante carrière de haut fonctionnaire à l'office central de transports internationaux par chemin de fer puis passa à la direction du Bureau international de l'Union Télégraphique, où il joua un rôle très important et qu'il assuma jusqu'à sa mort.

Henri Etienne avait depuis 1889 rompu tout lien avec la compagnie du canal de Panama. En honnête calviniste il l'avait servie avec conscience et avait recruté des milliers de travailleurs chinois dont beaucoup allèrent périr sur les chantiers, emportés par la fièvre jaune ou le surmenage. Mais il ignorait tout des conditions de travail qui les attendaient, puisqu'il ne s'était jamais rendu dans l'isthme et n'avait pu constater l'aberration du vieux Lesseps qui, grisé par son succès à Suez, croyait que l'entreprise de Panama ne présentait pas plus de difficultés et estimait possible de percer un canal à niveau.

En 1892, le scandale éclata au grand jour. En fait, comme l'a bien vu Jean Bouvier, il y eut deux scandales : le scandale financier et le scandale politique, qui mit en lumière les compromissions du personnel politique français avec cette entreprise malhonnête.

De ce que les Panaméens appellent encore le "canal français" il ne subsiste aujourd'hui qu'un boyau envasé et envahi par la mangrove, long de quelques kilomètres. Rien n'y rappelle le souvenir des milliers de malheureux qui ont péri en ce lieu. De rares touristes épris d'histoire vont parfois visiter ce vestige des chimères d'un saint-simonien sénile et des combinaisons plus ou moins sordides de quelques aigrefins associés à des politiques véreux. La correspondance d'Henri Etienne apporte un éclairage "neutre" et utile sur l'arrière plan humain et logistique de cette entreprise.

Jean Martin