Quinze ans avant le scandale de Panamá, l'affaire du chemin de fer transocéanique du Honduras

*Fifteen years before the Panama scandal: the Honduran transoceanic railway
affaire*

Jean Bourdariat

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/1651>

DOI : 10.4000/rhcf.1651

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 10 février 2013

Pagination : 165-182

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Jean Bourdariat, « Quinze ans avant le scandale de Panamá, l'affaire du chemin de fer transocéanique du Honduras », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 44 | 2013, mis en ligne le 13 novembre 2014, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1651> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.1651>

Quinze ans avant le scandale de Panamá, l'affaire du chemin de fer transocéanique du Honduras

La mer du Sud – l’océan Pacifique – venait à peine d’être découverte par Balboa, chanceux, qui avait abordé la partie la plus étroite de l’isthme centroaméricain, que l’idée surgit de le percer pour faire se rejoindre les deux océans. Mais les moyens matériels pendant les premiers siècles de la colonisation hispanique du Nouveau Monde étaient insuffisants pour passer de l’idée à sa réalisation. Il fallut attendre la révolution industrielle pour que l’ambition économique et géostratégique des puissances dominantes – Angleterre, France, Allemagne, États-Unis – fasse naître des idées de projets parfois pharaoniques dans l’esprit des aventuriers.

Les premiers projets de voie ferrée

L’époque était propice. L’or californien allait bientôt être découvert et attirer du monde entier une masse de chercheurs de bonne fortune et d’opportunistes. Mais la conquête des plaines d’Amérique du nord n’était pas achevée, les chemins de fer transcontinentaux étaient encore sur les tables à dessin. Pour rejoindre l’Ouest mythique, il fallait passer par l’Amérique centrale, donc Panamá, où une étroite bande de terre large de moins de 80 km séparait les deux grands océans.

Débarrassé de la tutelle espagnole, Simon Bolivar confia en 1827 à deux ingénieurs, l'Anglais Lloyd et un Suédois, le comte Falmack (qui était aussi gouverneur de la province de Veraguas), la mission de niveler l'isthme entre Panamá et le rio Chagres, où étaient venus mouiller pendant trois siècles les galions et les vaisseaux de guerre espagnols¹. Après deux ans d'étude, ces ingénieurs renoncèrent. Falmack attrapa le « germe de la maladie endémique » et succomba à l'âge de 36 ans². Un certain baron de Thierry s'y essaya à son tour mais, convaincu par des difficultés jugées insurmontables, il s'en retourna vers les terres qu'il avait acquises en Nouvelle-Zélande où l'on raconte qu'il prit le titre de roi de Rahaheva³. Les ingénieurs Salomon et Joly de Sablas obtinrent la concession des travaux mais renoncèrent aussi. Les ingénieurs Garella et Courtine proposèrent le percement d'un tunnel, mais le prix en était si élevé que le projet de canal fut abandonné⁴.

En 1855 fut ouverte la voie ferrée Panamá-Colón, après six années de travaux conduits par une entreprise nord-américaine. Elle avait dû surmonter les difficultés de la traversée de zones marécageuses et de maladies, les mêmes qui décimèrent, trente ans plus tard, les équipes du chantier de construction du canal français (ce qui fit dire qu'il y avait eu autant de pertes humaines que de traverses sur la ligne). Les besoins de transport étaient tels que le chemin de fer de Panamá ne parvenait pas à les satisfaire. L'idée de faire se rejoindre les deux océans par un canal refit surface. Le capitaine Bedford Pim proposa une traversée de 292 km, utilisant des moyens mixtes – deux voies ferrées et des bateaux à vapeur pour traverser le lac du Nicaragua, mais le voyageur subissait quatre transbordements. La proposition d'un canal de 240 km entre le golfe du Mexique et Tehuantepec apparut pour ce qu'elle était, utopique. Un canal de 290 km par la forêt tropicale du Darién, à l'est du canal actuel fut envisagé, mais jugé trop coûteux par l'ingénieur Flachat. Fut enfin proposée une voie terrestre par le Costa Rica, à la limite du Panamá⁵.

1- Victor HERRAN, *Le Chemin de fer inter-océanique du Honduras. étude sur l'avenir commercial et industriel de l'Amérique centrale*, Paris, Impr. Victor Goupy, 1868.

2- *Idem*, *Canal interocéanique de Panama, ses avantages et ses difficultés d'exécution*, Paris-Auteuil, Impr. de Roussel, 1884.

3- Louis REYBAUD, « Histoire et colonisation de la Nouvelle-Zélande », *Revue des Deux Mondes*, t. 21 (15 janvier 1840), p. 145-183.

4- Victor HERRAN, *Le Chemin de fer inter-océanique...*, *op. cit.*

5- Victor HERRAN, *Notice à l'appui du projet de jonction des deux océans sur le territoire de la République de Costa-Rica*, Paris, Impr. P. Dupont, 1851 ; *idem*, *Notice sur les cinq États du Centre-Amérique, avec une carte*, Bordeaux, Impr. A. Pechade, 1853 ; *idem*, *Le Chemin de fer inter-océanique...*, *op. cit.*

E.G. Squier, homme d'affaires et diplomate américain à Guatémala Ciudad, grâce à sa relation personnelle avec le général Trinidad Cabañas, président du Honduras de 1852 à 1855, fut le premier promoteur de l'idée d'un chemin de fer transocéanique reliant les deux excellents ports du Honduras : Amapala, dans le golfe de Fonseca sur la côte Pacifique, et Puerto-Cortès (ou Puerto-Caballos), sur la mer des Caraïbes⁶ (fig. 1). Il entreprit de monter une société de construction à New York, mais les constructeurs de la ligne concurrente de Panamá s'y opposèrent. De plus, le nouveau président hondurien José Santos Guardiola, « trop occupé par l'expulsion de flibustiers », n'était pas intéressé par le projet⁷.

Il faut attendre l'arrivée au pouvoir du général Medina en 1866 pour passer de l'idée à l'action. Squier créa une société anglo-franco-américaine à Londres, présidée par Sir William Brown, une personnalité recommandée par Lord Clarendon, ministre des Affaires étrangères de Sa Majesté. Un traité fut signé entre l'Angleterre et le Honduras établissant la neutralité de la voie ferrée, sous la protection de l'Angleterre. Par d'autres traités, il fut convenu que la Grande Bretagne restituait au Honduras les paradisiaques Islas de la Bahia – Roatán, Utila et Guanajá – et le territoire des Mosquitos. Les plans de la ligne avaient été revus en 1857 et 1858 par une équipe anglo-américaine dirigée par le colonel Edward Stanton. Sir William Brown contracta avec l'entreprise MacCandlish de Londres qui proposait de construire la voie au prix de 125 000 francs par kilomètre, suivant l'estimation de l'ingénieur Mercer. Il est à noter que la longueur de la ligne variait selon les documents, de 160 miles (estimation initiale de Squier) à 231 ou 283 miles (Stanton). En 1868, une circulaire de Don Pedro Francisco de la Rocha, ministre de l'Intérieur, incita les villages à envoyer des travailleurs à Puerto Cortés où ils seraient nourris et recevraient un salaire de 4 réals par jour, plus élevé que le salaire moyen offert dans le pays. Les travaux commencèrent en 1869, et en 1870 des commerçants déplacèrent leurs activités d'Omoa à San Pedro, « voyageant par le train avec toutes leurs affaires, même le zinc des toits de leurs maisons »⁸.

De graves événements étaient survenus au cours de cette décennie 1860, qui avaient retardé le projet : deuxième et troisième guerres d'indépendance italiennes, guerre de Sécession aux États-Unis (1861-1865) et, pour couronner le tout, l'invasion du Mexique par les troupes de Napoléon III (1861-1867).

6- Ephraim George SQUIER, *Honduras Inter-oceanic Project, Preliminary Report*, New York, Tubbs, Nesmith & Teall, 1854.

7- Charles L. STANSIFER, « E. George Squier and the Honduras Inter-oceanic Railroad Project », *The Hispanic American Historical Review*, vol. 46, n° 1 (février 1966), p. 1-27.

8- Rodolfo PASTOR FASQUELLE, *Biografía de San Pedro Sula, 1536-1954*, San Pedro Sula, DIMA, 1989.

Figure 1. « carte de l'État de San Salvador et d'une partie de celui de Honduras (Amérique centrale), indiquant le tracé du chemin de fer projeté interocéanique de Honduras, par M. E. Squier ». Source : Ephraim George SQUIER, « Notes sur les États de Honduras et de San-Salvador dans l'Amérique centrale », *Bulletin de la Société de géographie*, 4^e série, t. X, n° 59 (oct.-nov 1855), p. 264-297, planche h.t.

Le projet de chemin de fer avait été suspendu. C'est ainsi que, en 1867, Don Léon Alvarado, un riche propriétaire hondurien mandaté par son gouvernement, se rendit en Europe pour tenter de réunir le financement de la société de construction sur la même base⁹. Ses efforts furent sans résultat car son pays n'avait pas remboursé une dette ancienne, héritée de la partition des « Provinces Unies d'Amérique centrale » créées après l'indépendance, et quelques autres dettes plus récentes. Il proposa alors de lancer directement auprès du public un emprunt de 75 millions de francs, pour lequel l'État offrait en garantie non seulement la voie elle-même, mais aussi les terres non cultivées et les forêts du pays. De plus, une fois le prêt remboursé, la moitié des profits tirés de l'exploitation de la voie ferrée serait reversée aux prêteurs pendant quinze ans. C'est alors qu'entre en scène un singulier personnage, aventurier, homme d'affaires et diplomate¹⁰.

L'entrée en scène des protagonistes

Jean-Victor Herran, médecin de Mourenx (Pyrénées), avait le virus de l'aventure dans le sang. « Ce médecin mourenxois, né en 1802, est parti sur le Nouveau continent à 22 ans ¹¹. » Il parcourut et séjourna dans tous les pays de l'Amérique centrale – Honduras, Guatemala, Salvador, Nicaragua, Costa Rica et Panamá, qui était alors une région rattachée à la grande Colombie (indépendante depuis 1821) où il rencontra son épouse et se maria. L'historien Schoonover l'identifie curieusement comme un diplomate costaricain¹². Il réalisa effectivement une étude pour relier les deux océans par une route à travers les montagnes du Costa Rica¹³. « Après de nombreuses pérégrinations à travers l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud, il revint en France avec le titre de ministre plénipotentiaire du Honduras et fréquenta, selon un récit de Louis Bacqué, Napoléon III et l'impératrice Eugénie lors de leurs séjours à Biarritz¹⁴. » C'est au cours d'un séjour au Honduras qu'il eut connaissance du projet de voie ferrée proposé par Squier et parvint, bien que sujet de l'empire français, à se faire nommer ministre plénipotentiaire de ce petit pays. Le

9- Victor HERRAN, *Le Chemin de fer inter-océanique...*, *op. cit.*

10- Ramón de SILVA FERRO, *Historical account of the mischances in regard to the construction of a railway across the Republic of Honduras; the Failure of the loans solicited from the public to carry out that undertaking and the principal difficulties which have occurred*, Londres, Hodgson & Son, 1875.

11- André CLIN, *Mourenx, le village, cœur historique de la commune*, Édition à compte d'auteur, s.l.n.d.

12- Thomas David SCHOONOVER, *The French in Central America: Culture and Commerce, 1820-1930*, Wilmington (Delaw.), SR Books, 2000.

13- Victor HERRAN, *Notice à l'appui du projet de jonction...*, *op. cit.*

14- André CLIN, *Mourenx...*, *op. cit.*

25 octobre 1866, le Président de la République, José Maria Medina, donna les pleins pouvoirs pour contracter le prêt destiné à financer la construction de la voie aux deux ministres plénipotentiaires, Herran à Paris et Don Carlos Gutierrez à Londres¹⁵. Herran se fit l'avocat du Honduras : ce pays dispose, écrit-il, « de domaines et forêts de l'État évalués à des sommes considérables, du produit de la coupe des bois d'acajou, de teinture et d'ébénisterie que le gouvernement exploitera lui-même au profit des actionnaires, des revenus de la culture du tabac qui croît abondamment dans tout le pays, du rendement des carrières et des mines ». L'État hondurien hypothéquera 3 millions d'hectares pour la garantie des prêteurs : c'est plus du quart de la superficie du pays ! Il réservera aux participants à l'emprunt toutes les mines qui n'appartiennent pas à des particuliers. Il fournira à bas prix la main-d'œuvre nécessaire à l'exploitation des forêts. 17 ans suffiront pour que le pays rembourse les emprunts souscrits pour la construction de la voie. Démonstratif, Herran fait miroiter aux yeux des investisseurs européens les bénéfices attendus en les comparant à ceux du chemin de fer transpanaméen : le trafic a doublé depuis 1856, la valeur des actions de la société a quintuplé, le dividende atteint 10 % du capital souscrit. Lyrique, il affirme que le chemin de fer « est appelé à rendre à la civilisation et à l'humanité des services tels, que nous croyons être dans le vrai en plaçant l'entreprise au rang des plus belles du XIX^e siècle ». Il y a peu d'ouvriers dans le pays ? Il sera facile de « faire venir des nègres des États du Sud, en payant d'avance leurs frais de voyage, et il y a tout lieu de croire que ces nègres, habitués déjà à la construction des chemins de fer des États-Unis, fourniront une main-d'œuvre supérieure à celle des indigènes du Honduras »¹⁶.

Robert Fitzroy, du ministère du Commerce britannique, E.G. Squier, le chargé d'affaires des États-Unis, ne tarissaient pas d'éloges sur le projet. L'avocat du gouvernement citera plus tard devant le tribunal de Paris les mots de Don José Maria Medina, le président du Honduras, décrivant le projet comme une « colonne de fumée qui s'élève du côté de l'Atlantique, signe avant-coureur de la richesse et du savoir que le chemin de fer doit répandre sur ce pays favorisé ». Le président des États-Unis n'était pas en reste, présentant la voie ferrée comme « versant partout l'opulence et la vie, ressuscitant les vieilles cités, en créant de nouvelles, déterminant un irrésistible élan commercial »¹⁷.

15- Décret du 26 mai 1866 donnant pleins pouvoirs à V. Herran et C. Gutierrez, général José Maria MEDINA (président constitutionnel de la République du Honduras).

16- Victor HERRAN, *Le Chemin de fer inter-océanique...*, *op. cit.*

17- Cour d'Appel de Paris (4^e Chambre), *Affaire du chemin de fer de Honduras. Conclusions et documents justificatifs pour MM. Bernet Fleury... contre MM. Herran, Pelletier...* (26 février 1880), Saint-Ouen, Impr. Jules Boyer, 1880 [Bibliothèque nationale de France, cote 4- FN- 656].

Le gouvernement hondurien ouvre l'Agence financière du Honduras rue de la Chaussée d'Antin à Paris, dirigée par un certain Stegman. Victor Herran, munis de son titre de ministre du Honduras, et Carlos Guttierrez, le représentant hondurien en Angleterre, disposent d'une délégation de pouvoir étendue et imprécise ; ils lancent successivement trois emprunts avec un taux d'intérêt de 10 % (élevé pour l'époque) et lèvent un million de livres en 1867 à Londres, 62 millions de francs en 1869 à Paris et, en 1870, à nouveau deux millions et demi de livres à Londres¹⁸. Le placement initial des obligations du premier emprunt est un échec (une unique obligation est vendue !), d'où la seconde et la troisième émission. Les biens déjà hypothéqués en 1867 le furent une deuxième et une troisième fois, pour les emprunts ultérieurs¹⁹.

Selon les enquêteurs français, seulement 2 230 000 francs furent collectés au final, une petite fraction de la somme espérée. Pour rassurer les prêteurs, Herran créa en 1869 une commission de surveillance du projet, dont il exerça la présidence²⁰. Herran était ainsi à la fois le représentant du Honduras, qui empruntait, et le président d'une commission supposée défendre les prêteurs²¹. Parmi les autres membres de la commission figuraient Eugène Pelletier, son gendre, chevalier de la Légion d'Honneur, qui se présentait comme consul du Honduras (aucune pièce officielle relative à sa « nomination » n'a été produite), et les intermédiaires financiers Bischoffsheim et Scheyer. Une large information fut donnée aux investisseurs sur la création de la commission. Dans un prospectus, Eugène Pelletier expliquait que celle-ci était composée d'agents indépendants et comprenait des ingénieurs chargés de contrôler sur place l'avancement des travaux. La commission devait s'auto dissoudre après un an, dans la plus totale discrétion, ce qu'on n'apprendra par Herran que trois ans plus tard²².

En 1871, la France perd la guerre contre la Prusse, le soulèvement de la Commune de Paris est écrasé. Waring, constructeur de la voie, affirme n'avoir reçu que 689 000 francs, selon Hugelman, un journaliste habitué des corridors

18- Tribunal civil de première instance, *Affaire du Honduras, Conclusions de l'avocat général Louchet*, audience du 7 mars 1878, Paris, Impr. de A. Chaix et Cie, 1878 [Bibliothèque nationale de France, cote 4- FN- 1472].

19- Gabriel HUGELMANN, *Note à Monsieur Sénart, Président de la quatrième chambre des appels de Paris et à Messieurs les conseillers de cette chambre, devant lesquels est pendante la cause de quelques-uns des obligataires de Honduras (10 février 1880)*, Saint-Ouen, Impr. Jules Boyer, 1880 [Bibliothèque nationale de France, cote 4- FN- 1473].

20- Cour d'Appel de Paris (4^e Chambre), *Affaire du chemin de fer de Honduras...*, *op. cit.*

21- Tribunal civil de première instance, *Affaire du Honduras...*, *op. cit.*

22- G. HUGELMANN, *Note à Monsieur Sénart...*, *op. cit.*

et antichambres du pouvoir²³. Il réclame des paiements supplémentaires²⁴. En juillet, Justo J. Bueso, envoyé du gouvernement du Honduras, écrit, inquiet, à son ministre : « Les rendements payés pour la dette dépassent 12 % l'an, et comme les travaux de construction avancent très lentement, presque tout le capital sera consommé en intérêts et amortissements²⁵. » Fin 1871, les ressources sont épuisées, il manque en outre un million et demi de francs dont on ne sait ce qu'ils sont devenus. Hugelman expliqua qu'ils avaient été perdus dans des spéculations demandées par le gouvernement hondurien²⁶. En janvier 1872, le gouvernement du Honduras nomme un envoyé mandaté pour engager des poursuites contre Victor Herran et les banquiers français²⁷. Coïncidence fâcheuse, Herran acheta la même année au comte de Gennes²⁸ un vignoble de 114 hectares d'un seul tenant, dominant la Gironde : le Château Beaumont, un cru bourgeois situé à Cussac-Fort-Médoc, entre Margaux et Saint-Julien. Le vignoble sera revendu en 1890²⁹. L'information ne circulant pas autant ni aussi vite au XIX^e siècle qu'aujourd'hui, jamais les tribunaux qui examinèrent entre 1878 et 1881 la plainte des créanciers n'eurent connaissance de l'acquisition merveilleuse réalisée par Herran (fig. 2).

Figure 2. Le château de Beaumont à Cussac-en-Médoc, acheté par Victor Herran en 1872.

Source : prospectus actuel du vignoble, cliché d.r.

23- *Journal de Lyon* (17 octobre 1872).

24- G. HUGELMANN, *Note à Monsieur Sénart...*, *op. cit.*

25- Ethel GARCIA BUCHARD, « El ferrocarril interoceánico y la idea de progreso en el imaginario nacional hondureño del siglo XIX », *Boletín AFEHC* (Asociación para el Fomento de los Estudios Históricos en Centroamérica), n° 47 (2010), consultable (novembre 2012) à l'adresse : http://afehc-historia-centroamericana.org/index.php?action=fi_aff&id=2549.

26- G. HUGELMANN, *Note à Monsieur Sénart...*, *op. cit.*

27- Décret du 15 janvier 1872 nommant le général Eduardo Viada représentant du Honduras en France, général José Maria MEDINA (président constitutionnel de la République du Honduras).

28- Il s'agit du grand-oncle de Pierre-Gilles de Gennes, prix Nobel de physique en 1991.

29- Voir la chronologie « Les douze vies du Château Beaumont de 1772 à nos jours » consultable (novembre 2012) à l'adresse : http://www.chateau-beaumont.com/dossier_de_presse.pdf.

Face aux difficultés de financement de la voie ferrée, deux ingénieurs anglais réputés, James Brunlees et Edward Woods, crurent bon de concevoir un projet encore plus ambitieux : ils proposèrent en 1872 que les bateaux eux-mêmes soient transportés d'un océan à l'autre par une triple ligne de chemin de fer (fig. 3) ! L'emprunt nécessaire pour ce projet pharaonique est évalué à 15 millions de livres, le triple de la somme que l'on avait tenté de collecter par les trois emprunts antérieurs. Le commandant Bedford Pim, retraité de la Royal Navy, explorateur de l'Arctique, héros des guerres de Russie et de Chine, vainqueur de William Walker (l'aventurier qui avait mis la main sur le Nicaragua), promoteur d'une traversée interocéanique au Nicaragua, s'autoproclama « Commissaire Spécial du Gouvernement du Honduras », chargé de veiller aux intérêts du pays. Herran protesta et demanda qu'une instruction judiciaire soit engagée contre Bedford Pim³⁰.

Figure 3. Projet de liaison transocéanique en transport combiné, proposé en 1872 par James Brunlees et Edward Woods.

Source : Ramon de Silva Ferro, *Historical account of the mischances in regard to the construction of a railway across the Republic of Honduras...*, Londres, Hodgson & Son, 1875.

La nouvelle d'une révolution au Honduras arriva quelques jours plus tard. Le président Medina fut déposé et le pays envahi par les forces armées du Guatemala et du Salvador³¹. L'emprunt fut retiré avant d'être lancé. Les nouvelles autorités honduriennes ne soutinrent pas Herran, ce qui l'amena à faire publier au *Journal Officiel* une protestation contre ce gouvernement, proclamant que si le Honduras n'était pas satisfait de ses services, il était disposé à remettre sa démission (alors qu'il avait déjà été démis !) et son gendre Eugène Pelletier aussi³². Fort opportunément, cette année-là, un incendie détruisit les

30- Ramón de SILVA FERRO, *Historical account...*, *op. cit.*

31- Tribunal civil, *Affaire du Honduras...*, *op. cit.*

32- Victor HERRAN, *Contestacion de Don Victor Herran al memorandum del Sr. Proctor, agente de Pin, dirigida al Gobierno de Honduras*, Paris, Impr. de C. de Mourgues hermanos, 1873.

archives de l'emprunt à Bordeaux³³. Une rumeur attribuant le coup d'État contre Medina au fils de Herran fut curieusement relayée un peu plus tard par une missive de Celeo Arias, le nouveau président, à Herran, l'informant que des « flibustiers conduits par l'aventurier Eduardo Arias, un homonyme de Celeo Arias, financés par Gutiérrez qui voulait rétablir le président Medina, ont été défaits sur nos plages du Nord »³⁴.

Les dessous d'une bonne affaire

Ce qui est certain, à ce stade, c'est que la voie ferrée n'est pas construite, en dehors d'un tronçon dans le Nord, en mauvais état, que le gouvernement hondurien n'est pas parvenu à réunir son financement, qu'un million et demi de francs a disparu du côté français et que les créanciers, enfin, ne sont pas près de retrouver leur argent. Ceux-ci se constituèrent en association et lancèrent une action en justice. Mais les dénégations des accusés ne permirent pas d'éclaircir parfaitement les responsabilités respectives de Herran, Pelletier, Bischoffsheim, Scheyer et Dreyfus³⁵. Le représentant hondurien en Grande-Bretagne, Carlos Gutiérrez, dont on disait qu'il menait à Londres une vie sociale fastueuse, était une cible toute désignée.

Herran et Pelletier usurpaient le titre d'agent diplomatique du Honduras. Le gouvernement hondurien dut le leur retirer à trois reprises. Ce fut d'abord le président Medina, à la fin de 1871, après la défaite contre la Prusse et la chute de l'Empire. Mais compte tenu des intérêts français en jeu et du réseau d'influence de Herran, les autorités françaises firent la sourde oreille. Le nouveau représentant mandaté par le gouvernement hondurien, le général Viada, ne put jamais présenter ses lettres de créances au gouvernement français, ses demandes pour être reçu au ministère des Affaires étrangères restèrent sans suite. Herran parvint à subtiliser les archives de la légation³⁶. Les pouvoirs de Herran lui furent à nouveau retirés en 1873 par un décret du président Celeo Arias³⁷ et une troisième fois, en 1876, par le président Soto³⁸.

33- Cour d'Appel de Paris (4e Chambre), *Affaire du chemin de fer de Honduras...*, *op. cit.*

34- Celeo ARIAS, *Lettre à Herran*, 18 août 1873, annexée à Cour d'Appel de Paris (4e Chambre), *Affaire Herran contre Bernet et consorts. Arrêt de la Cour d'Appel de Paris (4e chambre) du 20 mai 1881*, Paris, Impr. C. Maréchal et J. Montorier, 1881.

35- Tribunal civil, *Affaire du Honduras...*, *op. cit.*

36- Cour d'Appel de Paris (4e Chambre), *Affaire du chemin de fer de Honduras...*, *op. cit.*

37- Décret du 1^{er} mai 1873 ordonnant à V. Herran de se retirer temporairement de la délégation du Honduras à Paris, Celeo ARIAS (président constitutionnel de la République du Honduras).

38- « Lettre à Monsieur le Ministre des Relations extérieures du Honduras », Consulat Général de France dans l'Amérique centrale, 5 octobre 1876.

Une enquête approfondie fut menée du côté anglais par Ramón de Silva Ferro, un Galicien émigré au Honduras, qui était le secrétaire de Gutiérrez à la légation du pays en Grande-Bretagne³⁹. Le premier emprunt d'un million de livres à Londres n'avait pas pu être placé. On tenta alors de faire souscrire des investisseurs à un prix inférieur au nominal. Les faibles sommes collectées étaient en plus amputées de frais d'émission très élevés : 264 000 livres pour un emprunt d'un million de livres ! Les sommes qu'il était possible d'affecter à la construction de la voie par Waring et MacCandlish étaient réduites. C'est l'échec de l'emprunt en livres qui conduisit Victor Herran à lancer en mai 1869 le second emprunt de 62 millions de francs avec la banque Dreyfus & Scheyer à Paris, reçu tout aussi froidement, ce qui accéléra la baisse du cours des obligations émises à Londres deux ans plus tôt. Seul avait trouvé preneur le tiers des obligations émises, que Scheyer s'était engagé à acquérir (avec un rabais de 25 %) et qu'il devait placer à tout prix. D'autant plus qu'il fallait payer cinq millions de francs de commissions aux intermédiaires. Vu les faibles montants collectés et le niveau des commissions, il fut impossible de remettre des fonds au constructeur de la voie. En août 1870, les deux emprunts avaient ensemble permis de collecter 2 051 511 livres sterling, pourtant il n'avait été possible de verser aux constructeurs de la ligne que 145 254 livres : 7 % seulement de la somme dont le Honduras se trouva alors le débiteur⁴⁰ ! Il fallut se résoudre à lancer à Londres le troisième emprunt, destiné à collecter 2 500 000 livres. Celui-ci fut souscrit, mais la guerre franco-prussienne éclata, faisant chuter les cours de toutes les obligations. Herran affirma que, juste avant le déclenchement de la guerre, il avait transféré à Londres des obligations et des liquidités pour un montant de 28 millions de francs⁴¹.

Il fallut payer la charge des intérêts, exigibles tous les six mois, des prêts de 1867 et 1869 qui finirent par être placés après plusieurs années. Pour cela on puisa dans les sommes destinées au chantier. Selon les enquêteurs anglais, les 5 990 000 livres collectées par les trois emprunts ne produisirent finalement qu'une somme nette disponible de 2 700 000 livres. Mais des observateurs de l'époque affirment que les véritables montants étaient bien inférieurs⁴². Une somme fut avancée par un certain Charles Lefèvre pour payer les coupons semestriels – une intervention providentielle, qui fut tout, sauf désintéressée : en échange d'obligations, au cours du jour, décoté, cette avance lui permit de

39- Ramón de SILVA FERRO, *Historical account...*, *op. cit.*

40- Cour d'Appel de Paris (4^e Chambre), *Affaire du chemin de fer de Honduras...*, *op. cit.*

41- *Ibid.*

42- Ramón de SILVA FERRO, *Historical account...*, *op. cit.*

percevoir une part du produit de l'emprunt lui-même, au fur et à mesure de l'écoulement des obligations. Selon un témoin cité au tribunal, Lefèvre aurait offert pour quatre mille livres sterling de diamants à Mme Emma Pritchard-Gutiérrez, fille d'un ouvrier tonnelier de Liverpool, pour obtenir de son époux la signature de conventions qui lui étaient favorables. Le sieur Charles Lefèvre semble avoir été, sinon le concepteur, du moins l'opérateur de l'efficace pompe à finances mise en place. Il signa avec les banquiers anglais une convention par laquelle il percevrait les intérêts d'obligations qu'il ne possédait pas. Selon des témoins de l'enquête anglaise, il reçut environ 25 millions de francs, dont on ne put savoir comment ils avaient été redistribués, d'autant moins que Charles Lefèvre disparut totalement à la fin des années 1870⁴³. En toute méconnaissance de ces opérations plus que douteuses, le nouveau président hondurien, Céleo Arias, accusa le président déchu, le général Medina, alors en prison, d'avoir détourné à son profit cinq millions de livres, ce qui était impossible puisque jamais une telle somme n'avait été collectée, et encore moins rendue disponible ni pour la construction de la voie, ni pour le gouvernement du Honduras⁴⁴.

L'enquête française montra que des placeurs avaient été chargés de racoler les investisseurs en leur proposant les titres du chemin de fer interocéanique avec une décote. Les déclarations des témoins sont édifiantes⁴⁵. Les placeurs disaient acheter les titres en bourse. Le changeur Petit expliqua qu'en fait ils s'approvisionnaient chez Scheyer et Dreyfus. Les placeurs touchaient une commission de dix à quinze francs par titre placé, un montant ruineux pour l'emprunteur comme pour l'épargnant. Scheyer et Dreyfus auraient organisé un marché fictif des obligations, dont ils auraient fixé unilatéralement les cours. Les rédacteurs de bulletins de bourse étaient soudoyés pour constater les cours fictivement cotés, en fait fixés par les deux banquiers.

Les journaux étaient payés pour publier des nouvelles rassurantes sur l'avancement du chantier : « 53 miles de la ligne seront bientôt achevés », « les coupons des emprunts sont payés avec six semaines d'avance ». La rigueur journalistique de l'époque peut légitimement être questionnée... Déjà, en 1856, un journaliste écrivait qu'on s'occupait « activement » [*sic*] de la construction de la ligne dont la prochaine ouverture était annoncée, ceci douze ans avant que ne soit donné le premier coup de pioche du chantier⁴⁶. Le journal *La Liberté* affirme dans son édition du 16 octobre 1871 « que 112 miles sont

43- Cour d'Appel de Paris (4^e Chambre), *Affaire du chemin de fer de Honduras...*, *op. cit.*

44- Ramón de SILVA FERRO, *Historical account...*, *op. cit.*

45- Tribunal civil, *Affaire du Honduras...*, *op. cit.*

46- *Journal de Toulouse* (3 septembre 1856).

terminés et que le trafic est satisfaisant »⁴⁷. La lecture des nombreuses insertions exagérément optimistes publiées tout au long de l'année 1872 par *Le Figaro*, *Le Gaulois*, *L'Événement*, *Le National*, *La Liberté* impressionne⁴⁸. Pour les enquêteurs, ces nouvelles ne venaient pas du Honduras mais de Londres par Guttiérrez et de Paris par Herran. Fin 1872, tous les titres d'emprunts ont finalement été placés : ne touchant plus rien, les journalistes cessent brusquement de publier toute nouvelle du chantier de construction de la voie. Les soupçons des obligataires spoliés s'orientent en France vers Herran, qui s'était « chargé tout à la fois d'emprunter au nom de son gouvernement [celui du Honduras] et de contrôler les actes de ce même gouvernement au nom des créanciers »⁴⁹.

Perdants et gagnants

Les trois emprunts n'ont finalement permis de transférer que des sommes dérisoires au Honduras, l'essentiel a été dilapidé en rabais, commissions, intérêts. Les intermédiaires, banquiers, ministres plénipotentiaires se sont enrichis. 57 miles de la voie ont été construits entre Puerto-Cortès et San Pedro Sula, abandonnés en 1875 quand Waring et MacCanglish cessèrent les travaux. Selon leurs estimations initiales, le coût de ce tronçon aurait dû être de 450 000 livres. La Britannique Mary Lester, dite « Soltera », traversant l'isthme en 1881 pour prendre un hypothétique poste de professeur à San Pedro Sula, disait éviter le sujet du chemin de fer tant ses interlocuteurs honduriens étaient remontés face aux malhonnêtetés dont le pays avait été la victime : « nous avons eu beaucoup d'infortunes ces dernières années », fait-elle dire à une de ses hôtesse, « nous devons remercier le peuple britannique d'avoir ruiné notre économie et notre commerce pour de nombreuses années à venir ». La station terminale de Potrerillos, où son muletier s'était engagé à la conduire, n'existait pas. Des monceaux de rails, de traverses, de roues, de chaînes, de boulons, rouillaient et pourrissaient près de Puerto Cortez, à l'extrémité caraïbe de la ligne⁵⁰. Pour parvenir à un tel résultat, le Honduras se sera endetté d'un montant treize fois supérieur au coût estimé de la ligne, et supportera le fardeau du remboursement jusqu'au xx^e siècle. En 1904, la dette du chemin de fer s'élevait encore à 2 695 000 livres sterling. C'est au bout de

47- A. CASTILLON, *Simple observations dans l'intérêt des obligataires du Honduras, par le Mandataire des obligataires du Honduras*, Paris, Impr. Dubuisson, 1880.

48- Voir les pièces in Cour d'Appel de Paris (4^e Chambre), *Affaire du chemin de fer de Honduras...*, *op. cit.*

49- Tribunal civil, *Affaire du Honduras...*, *op. cit.*

50- Mary (« Soltera ») LESTER, *A Lady's ride Across Spanish Honduras in 1881*, s.l., The Long Riders' Guild Press, 2004 (1881).

près d'un siècle, sous le gouvernement de Juan Manuel Gálvez (1948-1954), que sera finalement soldé l'emprunt du chemin de fer⁵¹.

L'intérêt de poursuivre la construction de la ligne s'est réduit après 1875, non seulement du fait des problèmes financiers et de l'instabilité politique (au cours de la seule année 1876, cinq présidents se sont succédé au Honduras), mais aussi à cause de l'ouverture en 1869 de la première ligne transcontinentale reliant l'est et l'ouest des États-Unis, qui diminua fortement l'attrait de la traversée de l'isthme d'Amérique centrale. Le président Marco Aurelio Soto ordonna la relance de la ligne abandonnée, dont se chargea un « gringo », le colonel Snyder. Début septembre 1883, Snyder annonça que le 6 octobre à quatre heures et demie de l'après-midi, il entrerait dans San Pedro Sula avec « une locomotive reconstruite appelée *Medina*, œuvre vraiment prodigieuse de l'avant-garde du siècle ». Le jour dit, « avec une ponctualité inconnue localement », la locomotive annonça son arrivée à quatre heures trente par un sifflement que l'on pouvait entendre à une lieue de distance. Toute la population se précipita à la station. L'arrivée du train fut saluée par quatre coups de canon, tandis que les cloches des églises sonnaient. Quelques jours plus tard, trois trains faisaient quotidiennement la navette entre San Pedro et Puerto Cortés. Le colonel Snyder se transforma, « sans l'avoir demandé, en héros culturel, responsable et bienfaiteur, apportant au peuple le chemin de fer comme il l'aurait fait de l'eau et de la terre ». Aujourd'hui, ce chemin de fer est l'unique voie ferrée publique active au Honduras : deux trains par semaine permettent de parcourir les 76 km séparant Tela (sur la côte) et San Pedro Sula (capitale économique du pays) en quatre heures⁵² (fig. 4).

Figure 4. Le terminus de la voie ferrée à San Pedro de Sula, Honduras, 2006. Cliché auteur.

51- Alfredo León GÓMEZ, *El escándalo del ferrocarril. Ensayo histórico*, Tegucigalpa, Imprenta Soto, 1978.

52- Rodolfo PASTOR FASQUELLE, *Biografía...*, *op. cit.*

L'affaire de la voie ferrée transocéanique du Honduras est une illustration de la cupidité des financiers du XIX^e siècle, qui exigeaient de recevoir rien moins que le quart du montant des emprunts simplement pour en assurer l'émission, de l'absence de scrupule des intermédiaires et des simples escrocs découvrant les premiers les possibilités de gains offertes par une finance incontrôlée. Elle illustre également la sollicitude trompeuse et cynique des grandes puissances du siècle envers ces nouvelles nations qu'elles dominaient et la naïveté des militaires dirigeant ces pays, qui maîtrisaient certainement mieux l'art de la guerre que celui du développement économique. Que restait-il de Herran dans l'histoire ? Explorateur ? Entrepreneur de la modernité naissante ? Avocat du développement d'un pays jeune ? Diplomate ? Escroc ? Habité par le démon de l'aventure, toute sa vie le montra intelligent, déterminé, habile... et sans scrupules. Il parvint à passer entre les mailles du filet de la justice. En l'absence de Charles Lefèvre dont la trace avait été perdue, seuls furent condamnés – après appel et cassation – les banquiers Scheyer et Dreyfus dont la maison était en liquidation quand le jugement fut prononcé. Pour l'avocat général Louchet, « le nom de M. Herran restera attaché, non pas à l'honneur d'une œuvre honnête, utile et féconde, mais au souvenir lamentable d'une aventure financière où l'État, dont il était le ministre, a perdu plus que son crédit, et où des milliers de Français, ses compatriotes, ont trouvé la spoliation et la ruine »⁵³.

À 77 ans, Herran donna une description prémonitoire du désastre qu'allait être le futur chantier du canal de Panamá. En 1879, avant même que la décision de creusement du canal ne fût prise, il décrivit en détail tous les écueils sur lesquels le chantier se fracassa dans les années 1880 : « 20 000 morts de la fièvre chaque année », « des pluies diluviennes faisant s'effondrer les rives », l'impossibilité d'un canal à écluses comme sans écluses, l'inexistence de ports aux extrémités pacifiques et caraïbes, la surestimation du trafic, l'Amérique et l'Angleterre qui misent sur le désir de gloire des Français pour ensuite tirer les marrons du feu, etc. « De Lesseps s'expose à une déroute que nous, qui connaissons à fond la localité et les difficultés qui l'attendent, croyons certaine ». Et Herran d'insister, s'appuyant sur sa connaissance intime des circuits de financement et du comportement des financiers : « Les ingénieurs et les savants utilisent le nom de Lesseps pour entraîner les capitaux français à se jeter à corps perdu dans cette entreprise pleine d'inconnu ». Malheureusement pour les investisseurs français, l'analyse de Herran, écrite en 1879 lors du

53- Tribunal civil de première instance, *Affaire du Honduras...*, *op. cit.*

congrès de Paris, ne fut publiée qu'en 1884, alors que le chantier du canal était déjà bien engagé⁵⁴.

L'histoire se répétera-t-elle ? Pour l'intérêt de la population hondurienne, nous voulons croire que non. En mai 2011, le chef de l'État hondurien, Porfirio Lobo, récemment arrivé au pouvoir après que le parlement eut destitué son prédécesseur avec l'aide de l'armée (l'Organisation des États Américains considéra qu'il s'agissait d'un coup d'État) a signé un contrat avec Salim Khairiddine, le représentant du consortium anglais K Group, pour réaliser une étude de faisabilité d'une voie ferrée interocéanique à grande vitesse entre Puerto Castilla et Amapala. La voie suivrait un trajet différent de celui envisagé au XIX^e siècle, traversant les provinces de Colon, Olancho, El Paraíso, Choluteca et Valle. L'étude devait durer un an. Le coût du projet est estimé à 6 milliards de dollars américains⁵⁵. Pendant ce temps, le projet de corridor logistique routier entre les deux océans dénommé « canal sec » qui suit approximativement le parcours de l'ancienne voie ferrée, lancé il y a cinq ans, se poursuit⁵⁶.

Sources et bibliographie

Imprimés à valeur de sources

- CASTILLON A., *Simple observations dans l'intérêt des obligataires du Honduras, par le Mandataire des obligataires du Honduras*, Paris, Impr. Dubuisson, 1880.
- HERRAN VICTOR, *Notice à l'appui du projet de jonction des deux océans sur le territoire de la République de Costa-Rica*, Paris, Impr. P. Dupont, 1851.
- *Notice sur les cinq États du Centre-Amérique*, avec une carte, Bordeaux, Impr. A. Pechade, 1853.
- *Le Chemin de fer inter-océanique du Honduras. Étude sur l'avenir commercial et industriel de l'Amérique centrale*, Paris, Impr. Victor Goupy, 1868.
- *Contestacion de Don Victor Herran al memorandum del Sr. Proctor, agente de Pin, dirigida al Gobierno de Honduras*, Paris, Impr. de C. de Mourgues hermanos, 1873.
- *Documents officiels sur les emprunts de Honduras*, Paris, A. Noël, 1877.

54- VICTOR HERRAN, *Canal interocéanique de Panama...*, *op. cit.*

55- *La Prensa* (mai 2011).

56- *La Prensa* (février 2011).

— *Canal interocéanique de Panama, ses avantages et ses difficultés d'exécution*, Paris-Auteuil, Impr. de Roussel, 1884.

LESTER Mary (« Soltera »), *A Lady's ride Across Spanish Honduras in 1881*, s.l., The Long Riders' Guild Press, 2004 (1881).

REYBAUD Louis, « Histoire et colonisation de la Nouvelle-Zélande », *Revue des Deux Mondes*, t. 21 (15 janvier 1840), p. 145-183.

SILVA FERRO Ramón de, *Historical account of the mischances in regard to the construction of a railway across the Republic of Honduras; the Failure of the loans solicited from the public to carry out that undertaking and the principal difficulties which have occurred*, Londres, Hodgson & Son, 1875.

SQUIER Ephraim George, *Honduras Interoceanic Project, Preliminary Report*, New York, Tubbs, Nesmith & Teall, 1854.

SQUIER Ephraim George, « Notes sur les états de Honduras et de San-Salvador dans l'Amérique centrale », *Bulletin de la Société de géographie*, 4^e série, t. X, n° 59 (octobre-novembre 1855), p. 264-297.

Documents judiciaires

Cour d'Appel de Paris (4^e Chambre), *Affaire du chemin de fer de Honduras. Conclusions et documents justificatifs pour MM. Bernet Fleury... contre MM. Herran, Pelletier...* (26 février 1880), Saint-Ouen, Impr. Jules Boyer, 1880 [Bibliothèque nationale de France, cote 4- FN- 656].

— *Affaire Herran contre Bernet et consorts. Arrêt de la Cour d'Appel de Paris (4^e chambre) du 20 mai 1881*, Paris, Impr. C. Maréchal et J. Montorier, 1881.

— ARIAS Celeo, *Lettre à Herran*, 18 août 1873 (pièce annexée au précédent).

HUGELMANN Gabriel, *Note à Monsieur Sénart, Président de la quatrième chambre des appels de Paris et à Messieurs les conseillers de cette chambre, devant lesquels est pendante la cause de quelques-uns des obligataires de Honduras*, (10 février 1880), Saint-Ouen, Impr. Jules Boyer, 1880 [Bibliothèque nationale de France, cote 4- FN- 1473].

Tribunal civil de première instance, *Affaire du Honduras, Conclusions de l'avocat général Louchet*, audience du 7 mars 1878, Paris, Impr. de A. Chaix et Cie, 1878 [Bibliothèque nationale de France, cote 4- FN- 1472].

Documents diplomatiques

Décret du 26 mai 1866 donnant pleins pouvoirs à V. Herran et C. Gutierrez, général José Maria MEDINA (président constitutionnel de la République du Honduras).

Décret du 15 janvier 1872 nommant le général Eduardo Viada représentant du Honduras en France, général José Maria MEDINA (président constitutionnel de la République du Honduras).

Décret du 1^{er} mai 1873 ordonnant à V. Herran de se retirer temporairement de la délégation du Honduras à Paris, Celeo ARIAS (président constitutionnel de la République du Honduras).

VIADA Eduardo, *Memorando presentado al Excelentísimo Señor Presidente de la República de Francia por el General de División don Eduardo Viada, Ministro de Honduras en Francia, Austria, Suiza y Turquía*, Paris, Impr. de Walder, 1872.

« Lettre à Monsieur le Ministre des Relations extérieures du Honduras », Consulat Général de France dans l'Amérique centrale, 5 octobre 1876.

Bibliographie

CLIN André, *Mourenx, le village, coeur historique de la commune*, Édition à compte d'auteur, s.l.n.d.

GARCIA BUCHARD Ethel, « El ferrocarril interoceánico y la idea de progreso en el imaginario nacional hondureño del siglo XIX », *Boletín AFEHC* (Asociación para el Fomento de los Estudios Históricos en Centroamérica), n° 47 (2010), consultable (novembre 2012) à l'adresse : http://afehc-historia-centroamericana.org/index.php?action=fi_aff&id=2549.

GÓMEZ Alfredo León, *El escándalo del ferrocarril. Ensayo histórico*, Tegucigalpa, Imprenta Soto, 1978.

PASTOR FASQUELLE Rodolfo, *Biografía de San Pedro Sula, 1536-1954*, San Pedro Sula, DIMA, 1989.

SCHOONOVER Thomas David, *The French in Central America: Culture and Commerce, 1820-1930*, Wilmington (Delaw.), SR Books, 2000.

STANSIFER Charles L., « E. George Squier and the Honduras Interoceanic Railroad Project », *The Hispanic American Historical Review*, vol. 46, n° 1 (février 1966), p. 1-27.

ZEPEDA Ismael O., « Honduras y las relaciones internacionales 1850-1900 », *Revista Estudios*, n° 21 (2008).

« Derechos de vía frenan Canal Seco en Honduras », *La Prensa* (San Pedro Sula), 9 février 2011.

« Consorcio inglés hará estudio para ferrocarril interoceánico », *La Prensa* (San Pedro Sula), 17 mai 2011.