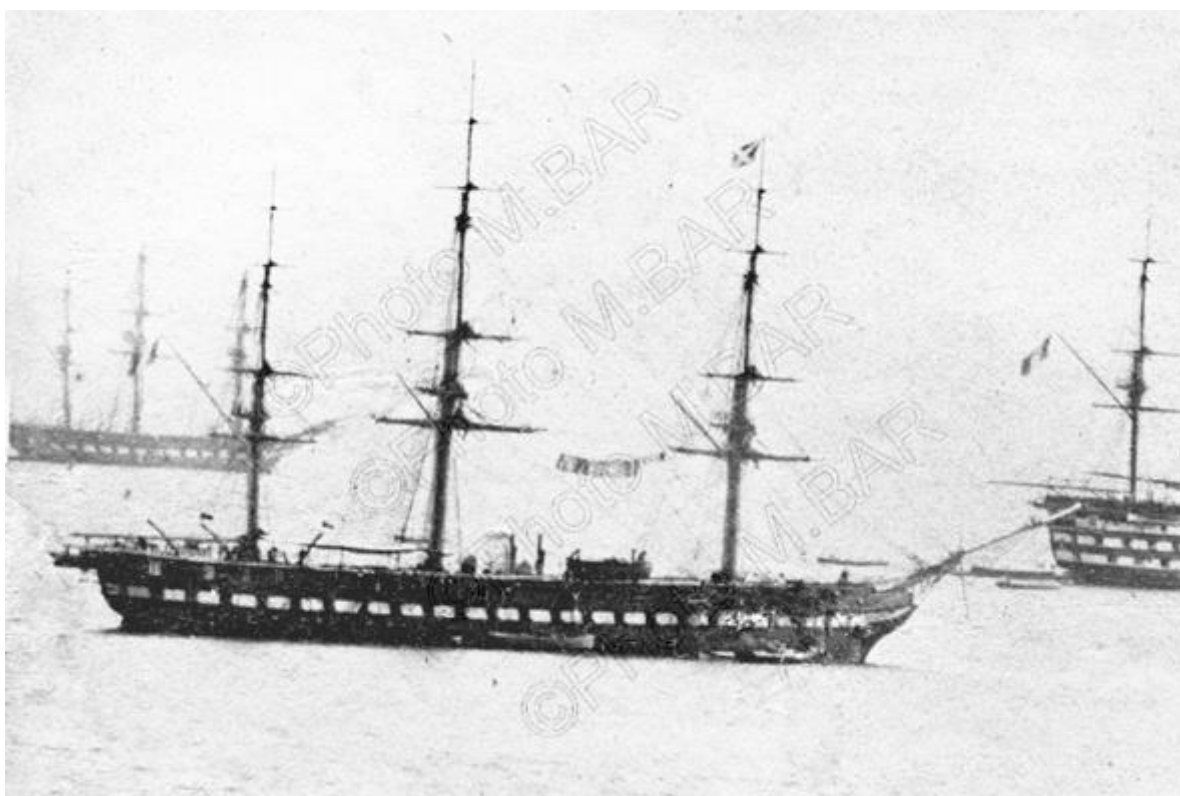


Notes de Voyage

La Magicienne

1873 – 1875



La Magicienne, frégate mixte lancée en 1861, photo Marius Bar

CV Charles-Emile Guépratte

Une Colonie Pénitentiaire

Les Iles du Salut

Sous ce nom, certainement très peu connu des Géographes, on comprend trois îlots situés à 25 milles environ, dans le N.O. de Cayenne, et à 7 ou 8 milles du Kourou, point de la côte de la Guyane, dont elles sont le plus rapprochées.

Les Iles du Salut sont à 5°17' dans le Nord de l'Equateur, et par 54°55' de longitude à l'ouest du méridien de Paris. Par leur position, elles sont donc exposées aux chaleurs de la zone torride, et comme les pluies y tombent avec une grande abondance, le climat y est malsain pour l'Européen, à peu près à l'égal de celui des Côtes de la Guyane. Les fleuves nombreux qui arrosent tous les terrains d'alluvions depuis l'Amazone jusqu'à l'Orénoque charrient des vases abondantes dont le mélange avec les eaux salées est sans doute la cause principale de l'insalubrité du pays. Les fièvres paludéennes s'y développent, la fièvre jaune, souvent déguisée sous le nom moins familier de fièvre rémittente bilieuse y fait chaque année des victimes plus ou moins nombreuses. Pas toujours épidémique, elle se présente sous la forme de cas isolés, tantôt à Cayenne, tantôt en un autre point de la Guyane. Lorsque le soleil est au zénith, que l'atmosphère est embrasée, les insulations ne présentent pas un moindre danger pour les populations Européennes ; enfin ceux qui échappent aux influences aigües de ces régions, qui ne leur ont emprunté ni maladies de foie, ni coliques sèches, subissant peu à peu l'action énervantes des climats chauds. Rarement le blanc y échappe, à l'anémie ; l'estomac fonctionnant moins bien, les forces s'épuisent, et chaque hivernage laisse le patient moins fort qu'il ne l'était en y entrant. Le teint devient pâle, les tissus prennent de la mollesse ; si l'on n'y prend garde, l'anémie ne tarde pas à devenir une véritable maladie, que l'on guérit bien rarement sans aller se retremper au pays natal. Voilà ce qui concerne le climat ; les Iles du Salut ont pris des pays intertropicaux à peu près tout ce qu'on peut y trouver de mauvais, mais sans y joindre les avantages qui accompagnent ordinairement l'humidité et le soleil. Le sol y est pierreux, la terre végétale y est rare, et c'est à grand peine qu'on y fait revivre quelques cocotiers ou manguiers, dont l'ombre serait cependant aussi précieuse que les fruits. Il est vrai qu'il y a quelque trente ans, un vandale, dont le nom n'a pas survécu à son méfait, a, dit-on, fait table rase de toute la végétation qui recouvrait alors les îlots. Quoi qu'il en soit, l'aspect des îles n'a rien de bien séduisant lorsqu'on vient mouiller à quelques centaines de mètres de leurs rivages les plus Sud ; les navires y trouvent un abri, mais rien de plus. L'eau potable y est fort rare, les habitants eux-mêmes, lorsque la saison sèche se prolonge, ne sont pas sûrs d'en avoir pour tous leurs besoins ; quant aux vivres, il est inutile de dire qu'on les fait venir de la Guyane.

Pour compléter le tableau, il me reste à dire quelques mots du mouillage, qui présente, sur les côtes de la Guyane, une particularité assez curieuse. Je veux parler des vases que les courants déplacent presque continuellement et par masses considérables, sans que les marins du pays puissent prévoir ce que réservent les caprices du lendemain. De cette grande mobilité des fonds, il résulte que les cartes faites en 1868 sont complètement inexactes depuis trois ans ; les vases molles

indiquées dans une foule d'endroits n'existent plus et les navires qui atterrissent aujourd'hui sur l'îlot de Père, ne peuvent laisser tomber l'ancre que dans le NE de l'Enfant Perdu, à environ 2 milles. Là, disent les pratiques, même pendant les raz de marée, on ne sent pas la moindre mer. Un navire d'un tirant d'eau supérieur à 6m s'échoue à toutes les marées basses, sans qu'il en résulte le moindre inconvénient pour le bâtiment. Et quelques encablures plus loin, sur les vases dures, il n'est pas de jour où l'on ne roule panne sur panne.

Du côté des Iles du Salut, les vases molles ont effectuées les mêmes migrations, toutes celles indiquées dans l'Est et le SE ont disparu, et ce n'est qu'en dépassant les méridiens de l'Ile St Joseph (la plus orientale des Iles) que l'on entre dans la mer calme. Les vases molles se sont maintenant portées dans le NO, mais s'y arrêteront-elles ? Personne ne saurait répondre à cette question. On espère que le mouillage indiqué dans le Sud des Iles se conservera, par suite de la configuration des terres. Pour le moment un grand navire y est échoué pendant les deux tiers de chaque marée, mais il n'est pas de morte-eau où une frégate ne puisse appareiller. On devine que cette vase suspendue presque jusqu'à la surface, donne à l'eau une couleur verte et sombre assez déplaisante à l'œil. Le machoiran et le requin forment la plus grande partie de la gent sous-marine de ces parages ; le soir lorsque la phosphorescence trahit les mouvements de ces êtres immondes, on ne peut les considérer sans se sentir venir la chair de poule. Même dans les anfractuosités naturelles des roches la mer ne laisse, en se retirant, qu'une eau visqueuse et puante où l'on n'est nullement disposé à se plonger. Ajoutez à ces médiocres avantages, un ciel souvent gris et bas, une atmosphère lourde et orageuse, des semaines entières de pluies diluviennes, et vous aurez une représentation assez exacte du séjour dans lequel j'ai cherché à vous transporter par un petit effort de votre imagination.

Depuis la République de 1848, la transportation a remplacé la vie du bagne, et la Guyane a été choisie pour l'établissement de divers pénitenciers. Cayenne, l'Ilet la Mère, le Kourou, les Iles du Salut et le Maroni sont les points où se trouvent les établissements les plus importants. A diverses reprises, les Chambres, émues des rapports qui leurs étaient faits au sujet de l'insalubrité du pays, ont décidé que la Guyane serait réservée principalement aux noirs et aux arabes, que les transportés européens seraient acheminés sur la Nouvelle Calédonie, mais en dépit de toutes ces décisions, chaque transport en amène un certain nombre et certainement aujourd'hui, aux Iles du Salut les deux tiers du personnel sont encore blancs. Quelques-uns, reconnaissables à leurs cheveux blancs, à leur dos voûté, datent des débuts de l'occupation ; les autres ont été envoyés l'an dernier, il y a deux ans, et le dépôt n'ayant jamais cessé d'être alimenté, existera sans doute encore longtemps, du moins jusqu'au jour où les Chambres, ne se contentant pas d'un vote stérile, se donneront la peine de veiller à l'exécution de leur volonté.

En l'état où se trouvent les choses il n'est donc pas sans intérêt de donner un aperçu de la vie menée dans nos pénitenciers de la Guyane ; j'ai déjà, dans les pages qui précèdent, esquissé le milieu dans lequel la Société rejette ses membres les plus gangrenés, il ne me reste plus qu'à le peupler. Simples notes de voyage, on ne devra leur demander que l'exactitude d'une photographie prise en passant. Qu'on force le coefficient d'insalubrité, surtout si l'on veut se faire une idée des pénitenciers du Maroni, et ce que je vais dire des Iles du Salut pourra s'appliquer à tous, car le principe, la règle sont naturellement les mêmes. Cette uniformité est assurée par la surveillance d'un Directeur des pénitenciers qui réside à Cayenne, et qui depuis un certain nombre d'années est le Chef de Bataillon d'infanterie de Marine Godebert ; les commandants particuliers sont soumis à son contrôle, l'administration est centralisée à Cayenne par un commissaire adjoint, et enfin le Gouverneur de la

Guyane a la haute main sur le tout. La colonie compte à peine 18 000 habitants libres ; en beaucoup d'endroits la culture a été négligée depuis l'invasion des transportés et la Guyane avait en perspective un avenir assez sombre, lorsque, dans ces dernières années, la découverte de filons aurifères très riches a attiré l'attention d'un nombre considérable de travailleurs. Cette circonstance est probablement destinée à redonner un nouvel essor à la colonie ; mais soit dit en passant, et quoique cette réflexion soit étrangère à mon sujet, le Gouvernement de la Guyane est celui de toutes nos Antilles qui doit attirer le moins la convoitise. Outre l'ennui de coudoyer à chaque pas des transportés, on a celui, encore bien plus grand, de ne savoir, avec nos fréquents changements de politique, si l'on sera approuvé dans telle mesure énergique que les événements ont forcé à prendre.

Si les positions de Gouverneur de la Martinique et de la Guadeloupe paraissent peu enviables, tant à cause de leur climat que de l'impossibilité de faire progresser le pays, le siège de Cayenne est encore de beaucoup en dessous. Depuis environ cinq années, il est occupé par M. le Colonel Loubère, qui semble vouloir le conserver tant que sa santé le lui permettra ; je n'ai pas eu l'occasion de le rencontrer et ne puis le juger que d'après les on-dit de ses administrés. On le cite comme un homme actif et énergique.

Revenons maintenant aux Iles du Salut. Elles se composent de trois ilots ; le principal, connu sous le nom d'Ile Royale, est le plus élevé (60^m environ de hauteur au-dessus du niveau moyen). C'est là qu'est le phare dont la portée est de 18 mètres ; une église, un hôpital et plusieurs autres constructions assez régulières donnent à l'Ile Royale l'apparence d'un village assez considérable. En trois quarts d'heures on fait le tour de l'île sans difficulté.

A une demi-encablure dans l'Est se trouve l'Ile S^t Joseph, qui est plus verte, mais beaucoup plus déserte que la première ; en une demi-heure on en a parcouru le chemin de ceinture. Enfin dans le Nord de l'Ile Royale est l'Ile du Diable, qui est presque entièrement réservée au pacage des troupeaux ; un seul gardien s'y trouve en ce moment ; pour rechercher un rocher aussi sauvage que hantent, dit-on, les serpents et autres animaux malfaisants, il fut être incontestablement doué d'une certaine dose de misanthropie.

Le commandant du Pénitencier habite l'Ile Royale ; il a sous ses ordres une compagnie d'infanterie de marine, commandée par un capitaine et le personnel militaire des gardes, un médecin chargé de l'hôpital, un prêtre et neuf sœurs de l'ordre de S^t Paul de Cluny complètent le personnel libre de l'établissement. Les ressources intellectuelles sont rares ; quoiqu'on voit la grande terre se prolonger à quelques milles de distance, on y est sans communication avec le reste du monde, sauf une fois par mois, lorsque le paquebot passe en venant d'Europe ou en y retournant. Le télégraphe électrique n'a pas encore été établi à la Guyane ; entre Kourou et les Iles du Salut existe un télégraphe aérien, et le poste de gendarmerie de Kourou est chargé de la transmission des dépêches à franc étrier. Quant au courrier Anglais, il s'arrête à Demerara, de sorte que pour trouver un point du globe aussi déshérité que la Guyane, il faudrait chercher dans l'autre hémisphère, à bien plus grande distance de l'Europe.

D'après la nouvelle loi de la transportation, le temps de bagne est remplacé par le double du temps passé au pénitencier, et lorsque le chiffre atteint huit ans, c'est-à-dire seize de Guyane, le condamné ne doit plus quitter le pays. Si le climat n'était pas mauvais, le forçat gagnerait encore au changement de peine, car une fois rendu aux Iles du Salut par exemple, il jouit d'une liberté qui paraît étrange à première vue. Sa livrée n'a plus le cachet infâmant du bagne, le Dimanche on se

croirait assez volontiers dans une cité ouvrière, surtout au moment de la sortie des offices, où tout le monde est forcé d'aller. La nourriture est bonne, diffère de peu de celle du soldat et du matelot ; le travail n'est généralement pas rigoureux. L'île Royale, siège du commandement, est bien entretenu ; les routes sont macadamisées, les gazons bien peignés, tout est en ordre. Si l'on était transporté les yeux bandés dans un établissement de ce genre, on serait plutôt étonné du coup d'œil que dégouté ; une foule de nos villages, surtout dans les départements de Bretagne, sont beaucoup moins propres, moins séduisants. Les maisons destinées aux transportés n'ont qu'un étage, mais il est séparé du sol par des pilotis assez élevés ; quant à l'hôpital où sont soignés les infirmes, ils feraient envie aux municipalités de nos plus grandes villes. Les salles sont vastes, bien aérées, les malades bien couchés, entourés des soins les plus dévoués ; sous ce rapport la philanthropie la plus exigeante n'a rien à redire, le confortable est poussé jusqu'à l'extrême, et, sans contredit, l'homme qui emporté par ses passions a commis un crime, sans qu'on puisse le ranger dans la classe abjecte des scélérats incorrigibles, doit être heureux d'échapper à l'atmosphère de nos anciens bagnes. Ici il peut s'y soustraire au contact des plus corrompus ; s'il se conduit bien, que ses antécédents plaident en sa faveur, on lui donne des fonctions de jardinier, de secrétaire, de domestique, et sans beaucoup d'efforts, d'imagination, il peut se croire libre. A toute heure du jour, on en rencontre partout, même le soir, après la retraite on les laisse encore sortir, pêcher, vivre, en un mot de la vie commune !

Comment se fait-il qu'on ressente une impression des plus pénibles lorsqu'on visite un pareil village ? C'est que la vue de ces malheureux fait naître les plus tristes réflexions. Ce bataillon sans cesse renouvelé, où la mort fait vainement des vides, se recrute dans toutes les classes de la société. Ici c'est un notaire qui a mésusé de ses privilèges, plus loin un chanoine, un curé longtemps respecté, là un jeune homme de bonne famille qui n'a pas attendu l'âge ordinaire des passions pour imprimer au blason de ses ancêtres une tâche, hélas ! ineffaçable. L'armée, la magistrature s'y trouvent représentés à côté du faux-monnayeur et de l'assassin ; nulle part le niveau égalitaire ne fait son œuvre d'une manière aussi complète, et la réflexion la plus navrante est celle que l'on est amené à faire chaque fois qu'on voit défiler un certain nombre de ces tristes rebuts de la société. Quelques-uns ont des physionomies patibulaires ; à leur type on reconnaît des brigands ! mais c'est le petit nombre ! la grande masse ressemble à tous les hommes que nous rencontrons journellement dans le monde, ni plus laids, ni plus jolis ! Qui sait si nous n'en n'avons pas coudoyé plusieurs alors que rien ne les signalait à notre attention ? Les uns ont cédé par hasard à des passions mauvaises, les autres sont des habitués des prisons et des bagnes. Que deviennent les premiers au contact de ces êtres vicieux, qui n'ont guère de sensibles que les instincts de la brute ? A cette pensée les cheveux se dressent sur votre tête ! Les débuts d'une pareille existence doivent être affreux, mais malheureusement on ne s'y habitue que trop, et la gangrène gagne absolument comme dans le corps humain, des extrémités au centre. Et au milieu de ces êtres condamnés à l'ignominie, il se trouve des fils, des marins, des pères ! Combien sont à plaindre les victimes innocentes de leurs crimes lorsque la période d'expiation est terminée, quelques-uns pourront revoir leur foyer, mais c'est le petit nombre ; les autres, passant dans la catégorie des libérés, seront admis à faire venir leur famille aux frais de l'état, ou à se marier à une femme sortant elle-même des travaux forcés. On en voit qui réussissent à vivre honnêtement, mais les sentiers de la vertu sont étroits, et n'y reste pas qui veut lorsque pendant tant d'années on en a franchi les limites. Pour beaucoup de ces ménages souvent trop bien assortis, il n'y a même pas de lutte, le mari fait argent de sa femme, et si cette source d'industrie n'est pas suffisante, qu'il leur répugne de travailler, de nouveaux crimes ne tardent pas à ramener l'un ou l'autre des époux au râtelier, où ils ont pris l'habitude de manger. Quelque amer que

soit le pain du pénitencier, il est des natures qui semblent ne pas pouvoir s'en passer. Tel qui a déployé toutes les ruses imaginables pour recouvrer sa liberté, est ramené au bout de quelques mois par une nouvelle condamnation : qui a bu, boira, dit le proverbe, mais c'est encore plus vrai du vol ou de l'assassinat. Une des plus grandes privations des pickpockets vraiment amoureux de leur art, est de se perdre la main dans un milieu où leur fortune leur est si peu favorable. A leurs aptitudes diverses on reconnaît les crimes qui les ont amenés au Pénitencier ; le faussaire vous fera, si vous le désirez, en un tour de main un cachet représentant exactement votre signature, tel autre argenté, grave sur métaux... c'est un fabricant de fausse monnaie ! Toutes les industries se trouvent représentées dans cette réunion. Lorsque les travaux d'entretien et de propreté sont terminés, on laisse chacun travailler pour son propre compte, et de cette façon l'ouvrier adroit peut ajouter quelques douceurs à l'ordinaire de l'établissement.

Au moment où la Magicienne occupait le mouillage des Iles du Salut, le commandement du pénitencier était exercé par M^r le Sous-commissaire Bourdillon. Plein de prévenances vis-à-vis des états-majors des bâtiments en passage aux îles, M^r Bourdillon était un chef ferme et en même temps bienveillant pour ses administrés. Il avait rarement à sévir ; la colonie jouissait sous son habile direction d'un calme qui témoignait en sa faveur, mais dans un pareil milieu il faut toujours être sur ses gardes. Une discussion n'est pas longue à dégénérer en rixe, et la jalousie est le mobile le plus fréquent des assassinats commis au Pénitencier. Quelques-uns de ces malheureux ont la monomanie du meurtre ; ceux-là sont mis à part et surveillés de plus près. A l'île S^t Joseph où on les garde en cellule, j'en ai vu deux qui n'avaient rien d'humain dans le visage, des traits envahis par la bestialité la plus repoussante, des yeux hébétés entourés d'un cercle couleur de sang, leur donnaient l'apparence de bêtes fauves que l'on est forcé de garder en cages pour échapper à leur fureur.

Sur la même île, et dans le même corps de logis se trouvaient quelques malheureux fous, dont la raison n'avait sans doute pu résister à une épreuve, comme celle qu'ils avaient supporté, un Français, un Arabe, un noir ! Toutes les races s'y trouvaient représentées : leur folie était calme et pourrait plutôt être taxée d'idiotisme.

Il est question d'abandonner le Pénitencier de l'île la Mère, où se trouvent actuellement les invalides et d'utiliser les vastes bâtiments de l'île S^t Joseph qui, depuis quelques temps, sont à peu près vides ; on y trouvera une économie de personnel surveillant et les malades n'y perdront rien pour la salubrité. Le Gouverneur de la Guyane a une maison de plaisance sur l'île S^t Joseph, à la partie la plus boisée ; les treilles y produisent du raisin en grande abondance, on ne compte pas moins de deux ou trois récoltes dans l'année, à la condition de tailler aussitôt que le raisin a été coupé. C'est enfin sur l'île S^t Joseph qu'est le cimetière des employés du pénitencier ; les transportés sont, sans cérémonie, jetés à l'eau, et du plateau on a plus d'une fois aperçu les requins s'arrachant des lambeaux du cadavre presque aussitôt après son immersion. A S^t Joseph, le cimetière est orné de laurier rose, et remplirait assez bien les conditions requises pour un lieu de repos, si une nuée innombrable de rats n'indiquait que pour avoir changé d'ennemis, le corps que l'on dépose au milieu de ces bouquets de fleurs ne doit pas être aussi rapidement la proie de ces indiscrets visiteurs.

La Guyane, sans doute à cause de son voisinage de la Ligne et de la grande humidité de son sol, abonde en insectes malfaisants, en serpents de toute espèce ; l'homme y doit être continuellement sur ses gardes, sans compter la fièvre qui le menace chaque fois qu'il s'écarte du régime le plus régulier et le plus sévère. Aux Iles du Salut, en 1873 et 1874 la fièvre jaune a fait des

victimes assez nombreuses ; on n'est pas d'accord sur l'origine de la maladie, les uns disant qu'elle a pris naissance dans les îles elles-mêmes, les autres qu'elle avait été apportée du Maroni. L'insalubrité de la colonie pénitentiaire de St Laurent est telle que le découragement s'y est introduit parmi les libérés, et qu'on prévoit qu'avant peu on sera forcé de l'abandonner. En 1874 la mortalité, pour les enfants, a atteint le chiffre effrayant de 40 %. Il y a dix ans, sous l'Empire, on concevait de ce côté les plus grandes espérances, le Kourou a même été dégarni pour augmenter les moyens d'action sur notre frontière du NO : les personnes qui connaissent les côtes de la Guyane regrettent aujourd'hui que l'on ait suivi cette direction. Les bois de construction ne sont plus exploités faute de bras ; le Kourou, au contraire, sans beaucoup de danger pour les travailleurs, payait en partie ses dépenses par sa récolte de coton.

La découverte des mines d'or va-t-elle redonner un nouvel essor à cette colonie, qui depuis 1604 a été le théâtre d'essais généralement peu fructueux, puisqu'aujourd'hui on y compte moins d'un habitant par lieue carrée ? L'avenir seul pourra nous l'apprendre, mais il n'est pas douteux que pour le chercheur d'or qui a des capitaux, le travail peut être largement rémunéré. On cite deux noirs intelligents, qui sont aujourd'hui à la tête d'une fortune d'un million et demi. Mais est-ce dans les sables aurifères que git véritablement la fortune d'un pays, n'est-ce pas plutôt à l'agriculture qu'on doit la demander ? La Guyane hollandaise, séparée de la nôtre par le Maroni, est encore un exemple de notre incapacité comme colonisateur ! Là les grandes exploitations sont nombreuses, la canne à sucre y est cultivée avec succès, et les Hollandais, habitués depuis leur enfance à lutter contre l'invasion des eaux, ont su assainir et rendre fertiles les terres marécageuses sur lesquelles ils sont établis, en y pratiquant sur une grande échelle des travaux de drainage admirablement combinés.

Quel est donc la Région où le touriste français n'aura pas le chagrin de reconnaître notre infériorité flagrante vis-à-vis de toutes les nations Européennes, aussi bien Espagnols (race latine comme nous) que les Anglais, Hollandais ou Américains ?

Notre manière de Coloniser

Saint-Pierre-et-Miquelon

De nos anciennes et vastes possessions de l'Amérique du nord, nous n'avons conservé au milieu des brumes qu'un ilot où la tourbe et la roche se disputent quelques hectares de terrain, un sol ingrat, une rade médiocre, le tout perdu au milieu des récifs, que des brumes continuelles rendent encore plus terribles, telle est l'Île de St Pierre, où se donnent rendez-vous pendant les six mois d'été le plus grand nombre de nos pêcheurs de morue. Le tableau n'est pas enchanteur, mais si l'on se hasarde à visiter ce pays perdu, on le trouve encore beaucoup plus affreux que la description ne l'avait fait soupçonner. C'est certainement ce qu'on peut voir de plus horrible et de plus laid ; si l'on avait un berceau à assigner à la maladie que les Anglais désignent sous le nom de Spleen, on n'irait pas le placer ailleurs que sur cette plage dénudée, d'où la vue s'étend (lorsque la brume lui permet de s'étendre) sur l'Île aux Chiens, l'Île au Massacre et quelques têtes de roches assez menaçantes qui abritent tant bien que mal la rade depuis le SE jusqu'au SO.

Il est vrai que si l'on se laissait prendre aux apparences, le jugement porté serait partial et inexact. En étudiant la population flottante ramenée chaque année à époques fixes, absolument comme le poisson auquel elle fait une guerre acharnée, on n'est pas long à reconnaître que ces gens n'y viennent pas pour y chercher le plaisir, mais la fortune. Or, autant St Pierre est hideux comme dessin, autant l'activité commerciale y réjouit le cœur. Chaque année il se fait entre St Pierre et la métropole un commerce maritime en moyenne évalué à plus de 20 millions ; si vous ajoutez à cela que la marine trouve son compte à former dans ces rudes parages des hommes pour lesquels toute autre navigation n'est plus qu'un jeu, et vous conviendrez avec les pêcheurs eux-mêmes qu'on peut pardonner la laideur à un pays dont les produits sont recherchés dans le monde entier. Une fois cette concession faite, vous serez amenés à respecter une source de richesse aussi inépuisable, et si une préoccupation vous vient désormais, ce sera de savoir si les détenteurs d'une fortune aussi précieuse savent en tirer le meilleur parti possible.

Notre colonie se trouve, comme chacun sait, dans la partie NO des bancs de Terre-Neuve ; de la rade, on aperçoit à quelques milles dans le NE les dernières terres de la grande île de Terre-Neuve ; c'est près de cette pointe que nous avons jadis l'établissement de Plaisance, qui a joué un grand rôle depuis le commencement du 17^e siècle jusqu'à la signature du traité d'Utrecht en 1719. Dans le SO, à une distance d'environ 60 lieues, on rencontre l'Île du Cap Breton, où se trouvait autrefois Louisbourg ; plus bas au Sud est la Nouvelle-Écosse, où les Anglais ont bâti une ville importante (Halifax) dont ils ont fait une place fortifiée de premier ordre. Enfin dans l'Ouest et le NO de St Pierre se trouve le Canada, dont le nom est lié si intimement à celui des Jacques Cartier, des Champlain et des Montcalm. Tous ces territoires, que nous avons été les premiers à occuper et à coloniser, sont restés sous la domination de l'Angleterre depuis qu'elle nous les a arrachés.

Ce sont donc les pêcheurs Anglais que nous rencontrons le plus souvent comme concurrents dans ces parages, et cela surtout parce qu'à la suite des traités d'Utrecht déjà cités, de ceux de Paris et de Versailles (1763-83), la puissance exclusive de la pêche nous a été concédée sur une moitié de la côte de la Grande île de Terre-Neuve. Le sol est resté propriété de l'Angleterre, nous n'avons le droit d'y former aucun établissement permanent, mais en revanche les possesseurs du terrain ne doivent gêner en aucune façon nos pêcheurs, et par conséquent toute exploitation leur est interdite du moment que pour la créer il faudrait ouvrir des voies de communication venant aboutir dans les havres au milieu de nos chauffauds.

Sur les bancs, où la pêche est libre, nous trouvons un assez grand nombre de goélettes Américaines, qui ont sur nous l'avantage d'y être très près de leur port d'armement, et de pouvoir, pendant la saison de pêche apporter leur poisson chez eux pour le faire sécher. Ils sont dans la situation des goélettes locales de S^t Pierre, qui fréquentent généralement les bancs les plus rapprochés de l'île, comme le Banquereau ou le banc de Saint-Pierre.

Il en est du marin comme du cultivateur, la maison n'a pas toujours la même abondance et comme les profondeurs de la mer ont des secrets que l'homme n'est encore parvenu qu'à effleurer, les chances du premier sont encore de beaucoup plus incertaines. Tantôt la morue manque à la côte tandis qu'elle abonde sur les bancs ; les mœurs du poisson sont si peu connus que jusqu'à ce jour le pêcheur subit les chances de la fortune sans avoir su les prévoir. Comme il est rare que la pêche soit mauvaise partout, les armateurs trouvaient jadis avantage à partager les navires entre la côte et les bancs ; il était rare que le produit moyen ne fût pas rémunérateur. Depuis quelques années les capitaux craignent de se hasarder sur la côte ; des places ont été abandonnées, de sorte qu'un jour, en dépit des traités qui nous en assurent la jouissance exclusive, nous pourrions peut-être nous entendre contester nos droits par les propriétaires du sol. Il y aurait donc urgence à ramener l'intérêt de ce côté ; l'industrie si importante de la pêche de la morue se maintient avec peine malgré les primes données par le gouvernement tant pour le personnel que par quintal de morue pêchée. Les Anglais et les Américains n'ont pas besoin de stimuler l'ardeur de leurs équipages : il est vrai que n'ayant le droit de créer des établissements permanents nulle part, nous sommes chaque année forcés de nous équiper à grands frais dans les ports de France et de perdre quelques fois plus de quarante jours à lutter contre les vents, la mer, les brumes et les glaces. Nos armements exigent une mise de fonds considérable, dont nous avons à tenir compte de constater nos bénéfices. Les primes ont été accordées jadis pour parer à cet inconvénient, mais atteignent-elles le but qu'on se propose ? Ne sont-elles pas une cause de fraude permanente, et n'ont-elles pas cet effet désastreux d'encourager la routine et de nous mettre aujourd'hui, sous le rapport des navires, des procédés de pêche, des engins dans un état d'infériorité complet vis-à-vis des autres nations ? C'est là la conséquence ordinaire de la protection, surtout en France, où protéger et étouffer sont trop souvent synonymes. Nous avons vu l'industrie Française, jusqu'à la promulgation du traité de commerce, se maintenir systématiquement en dehors d'un progrès qui lui était inutile ; on se souvient de l'opposition rencontrée par le gouvernement d'alors, avant qu'il n'eût réussi à faire entrer la France et l'Europe dans une ère de liberté commerciale qu'aucune autre opinion n'avait encore osé proposer. Le commerce Français a d'abord beaucoup crié, protesté qu'il ne serait pas en état de résister à la concurrence, mais l'Empereur ayant persévéré dans ses projets, la suite a prouvé qu'il avait raison. Consommateurs et producteurs y ont gagné. Nous avons tout à faire dans cette voie de liberté, pour ce qui concerne les colonies et la marine ; le moment est venu de divorcer avec de vieux errements et une manie de réglementation, que l'insuccès a condamnés.

Ce qu'il y a d'étrange, c'est qu'en France nous avons sans cesse à la bouche le mot de liberté ; aucun autre pays en Europe depuis une cinquantaine d'années, n'en a poursuivi la possession politique au prix de plus de bouleversements et de révolutions. Comme nous nous payons de mots, nous sommes malgré tout, le pays du globe où cette liberté est le moins effective. Ce qui le prouve, c'est qu'aucun étranger n'est entraîné à venir nous demander asile. L'Algérie a un climat facile à supporter pour un Européen, la terre y est d'une fertilité extrême, et cependant depuis quarante-cinq ans que nous y sommes établis, le nombre de nos colons n'y grossit pas. Chaque jour de la semaine les paquebots importent vers le nouveau monde une foule d'immigrants, qui ne trouvent pas à vivre dans la vieille Europe. Les Français eux-mêmes, alléchés par des promesses souvent trompeuses ou exagérées, font partie de ces convois pour l'Amérique, ou viennent demander au Canada un travail, que la conformité de langage rend plus facile. A quoi peut tenir cette direction imprimée au courant de l'émigration ? Si l'on nous fuit, c'est que la liberté administrative n'existe pas chez nous ; le commerce et l'industrie ont besoin d'être livrés à eux-mêmes, d'avoir les coudées franches, de ne pas être coudoyés par trop de galons. Dans celles de nos villes qui sont le siège du gouvernement, on ne trouve guère que des parasites vivant de l'employé, c'est-à-dire végétant misérablement ; les rades, quelques bonnes qu'elles soient, ne sont jamais partagées entre les marines de guerre et de commerce. S'il nous arrive de visiter l'une de nos anciennes colonies, Maurice ou le Canada, nous y trouvons l'accueil le plus sympathique, le souvenir de la France s'y est conservé comme au lendemain de la séparation, mais ce n'est plus qu'un amour éminemment platonique, et aucun de ces pays ne voudrait redevenir Français. Si la race sayonnaise y est toujours antipathique, il n'en est pas moins vrai que le pavillon Anglais apporte avec lui une liberté, qui nous est complètement inconnue ; c'est là ce qui attache les anciens colons et en attire de nouveaux.

Le Français aime à être employé de l'état, à vivre du budget ; les ressources y sont faibles, mais on y est assuré de vivre sans courir aucun risque, et sans être réduit à faire un grand usage de son intelligence. Cette passion reste toujours la même, quelle que soit la forme du Gouvernement ; jamais les rues de Paris n'ont étalé plus d'uniformes fantaisistes que pendant le règne de la Commune. Or les employés sentant qu'ils couraient le risque d'être supprimés, si leur inutilité était trop flagrante, se battent les flancs pour prouver qu'ils sont indispensables et ces efforts sont toujours au détriment des personnes, qui doivent s'adresser à eux.

Dès que nous prenons possession d'un rocher, notre premier souci est de le doter de tous les rouages administratifs imaginables ; du commerce et des moyens de l'attirer, nous nous préoccupons beaucoup moins. Un coup d'œil jeté sur St Pierre va démontrer la justesse de cette critique.

Comme nous l'avions dit, la surface de l'île est très restreinte, quelques kilomètres carrés à peine. La ville, très modestement bâtie en bois, serait appelée bourgade dans le premier pays civilisé venu. Si vous descendez à terre vous serez d'autant plus frappé de la quantité de gens officiels que vous rencontrerez, que l'apparence bonasse du pays vous avait peu préparé à pareille surprise. Si vous interrogez quelqu'un, ou si vous consultez l'annuaire de la colonie, vous apprenez, en effet, que dans ce village, dont rien d'Européen ne peut donner une idée exacte, se trouvent un Commandant Supérieur, un Ordonnateur, un Chef de la justice, un Président de Cour d'appel, un médecin et ses subordonnés, des commissaires aux armements, de l'Inscription maritime, des subsistances, approvisionnement des agents de la douane, un Préfet apostolique, des officiers commandant un détachement de disciplinaires, et enfin des Gendarmes. Grâce à ce luxe de gardiens du bonheur général, on parvient dans ce petit pays à réglementer un peu tout. La santé et la maladie

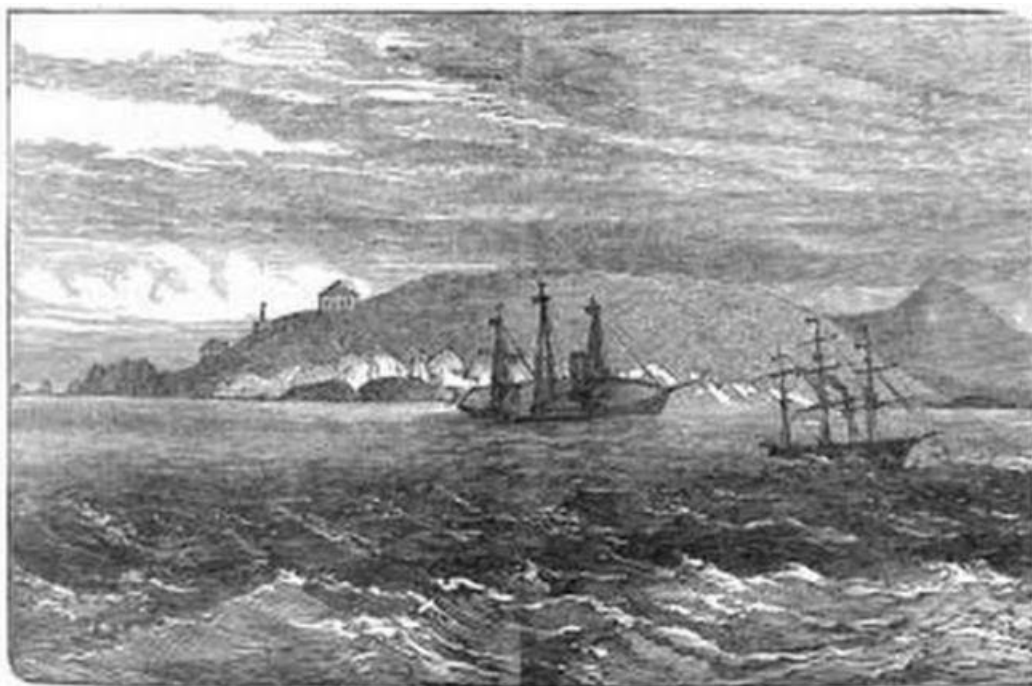
n'échappent pas elles-mêmes à la loi commune, en dehors de l'état il n'y a pas de salut. C'est le médecin en chef qui exerce seul dans la colonie : l'état tient boutique et livre ses conseils et ses médicaments au meilleur marché possible. Dans tout autre pays on se dirait avec raison : si telle agglomération de peuple a sa raison d'être, elle entraînerait avec elle son boulanger, son médecin, son apothicaire, en même temps que son marchand de draps et de sabots, et jamais, en effet, la nature livrée à elle-même n'a oublié de pourvoir à toutes ces nécessités de l'existence. Dans nos colonies nous ignorons ce grand principe, et nous ne nous apercevons pas que cette tutelle, tout au plus acceptable au début d'un établissement, le tue, le paralyse inévitablement, si l'on y persiste. A Mayotte et Nossi-Bé, l'Etat se croit forcé d'apporter lui-même des pommes de terre, des vignes, du vermouth, qu'il cède aux habitants au prix de revient. Ce sont des sacrifices pour la métropole, qui ne peut les faire que par parties. Aussi l'histoire a-t-elle enregistré ce fait de l'envoi d'un boulanger pour ces deux îles, qui sont placées sous le même Commandement Supérieur, mais n'en sont pas moins à 40 lieues de distance l'une de l'autre. On avait sans doute l'intention, dans les bureaux compétents, de compléter le personnel des subsistances à la première économie réalisée sur le budget colonial, mais la critique toujours malicieuse n'a conservé le souvenir que de la première dépêche devenue véritablement légendaire.

La colonie de St Pierre, outre les îlots déjà cités et qui forment entre elles la rade où viennent s'abriter tous les navires, possède un îlot sans port, sur lequel la tourbe a pris assez de consistance pour avoir, en certains endroits, l'aspect de prairies. Miquelon est la ferme de St Pierre : on n'y va pas, on n'en revient pas quand on veut, tant les côtes sont inhospitalières. Sur la langue de sable qui joint la grande à la petite Miquelon il s'est produit tant de naufrages que la carte à grands points ne présente plus un endroit vide pour ceux que l'avenir réserve ! Navires de guerre, navires de commerce de toutes les nations viennent y terminer leur carrière, et trop souvent, hélas ! on n'entend plus parler des équipages que la mer a engloutis ! On devine de quelle nature est la population que les richesses d'un pareil sol, les séductions du climat ont attiré à Miquelon ! Hommes et femmes s'y livrent à la pêche ; ce sont des gens trempés fortement, sur lesquels les privations, le climat ne peuvent avoir de prise. Un travail incessant leur procure tout juste le moyen de vivre jusqu'au jour où la mer se montre plus cruelle que d'habitude, et, malgré leur longue expérience, les roule eux-mêmes sur la plage. En présence de ces difficultés terribles, de ces dangers incessants, on se demande ce que la France a fait pour améliorer la situation d'une population si digne d'intérêt ? Au point où en est rendu l'industrie il y a lieu de penser qu'on y a installé l'un de ces engins qui, depuis 25 ou 30 ans, ont sauvé plus d'un navire en détresse ? On rêve d'un phare ou d'un sifflet à vapeur ? Rien de tout cela. La première chose était d'assurer à Miquelon un simulacre de gouvernement ; que ses pêcheurs, pour lesquels le travail est la seule loi, qui passent les trois quarts de leur temps à la merci des flots, n'en aient pas besoin, peu importe ! Vous y trouver un maire, un agent administratif, des gendarmes, un médecin payé par l'Etat. Lorsqu'un naufrage se produit, ce personnel se fait, il est vrai, remarquer par son dévouement, comme le navire le HMS la Niobé en a fait au printemps de 1874 la triste expérience ; mais le commis de marine n'a guère à offrir que des secours moraux, l'aide matérielle est complètement nulle. Il n'a sous ses ordres ni personnel ni matériel, ni bateau de sauvetage ; il vaudrait donc mieux que la dépense faite pour ces rouages inutiles fût employée à entretenir par exemple un sifflet de brume dans la partie de Miquelon la plus à redouter des marins. Aucun pays n'en a plus besoin que celui-là, et la France doit tenir à honneur de suivre au moins de loin dans cette voie l'exemple qui lui est donné par l'Amérique et le Canada.

Le 21 mai 1874, la frégate anglaise HMS Niobe fait naufrage sur un récif devant le cap Blanc, au nord-

est de la presqu'île du Cap. Le Royaume-Uni demande alors à la France une concession à Miquelon ou à Langlade pour y bâtir un phare. En 1881, le ministère français de la Marine commanda deux phares métalliques aux ateliers Barbier et Fenestre (les futurs BBT) alors une des principales entreprises mondiales de construction et d'équipement de phares, dont l'un pour Miquelon. Les éléments préfabriqués sont transportés à Saint-Pierre et Miquelon et le phare entre en service en juillet 1883. Il sera plus tard recouvert d'une chemise de béton pour le protéger de la corrosion.

Gravure du naufrage de la frégate anglaise HMS Niobe au large de l'île de Miquelon.



Le commandant actuel de St Pierre a sous ce rapport beaucoup d'initiatives et de bon vouloir ; il a trouvé un pays horriblement arriéré à tous les points de vue, rien n'y avait été fait depuis trente ans pour faciliter la navigation, et la correspondance avec l'Europe n'y était assurée en aucune saison. L'installation du câble sous-marin est venue l'aider à sortir de l'ostracisme où la colonie avait toujours été placée ; avec ses faibles ressources, il a créé une ligne annexe qui va prendre le courrier à St Jean de Terre-Neuve et va le porter à Halifax, tandis qu'avant lui St Pierre était à la merci d'une goélette à voiles, qui faisait ce qu'elle pouvait, mais arrivait souvent trop tard pour le courrier. Ce progrès est tout entier dans l'homme, il n'a pas son principe dans notre organisation. Ce résultat provient qu'on ne s'y trompe pas, de ce que le Gouvernement se réserve toute la direction et enlève aux intéressés leur initiative individuelle. Nos colons sont des enfants que nous n'osons et ne voulons pas émanciper, notre éducation les a innervés de façon qu'ils ne savent pas plus faire usage de leurs ailes que l'oiseau de basse-cour auquel une main prévoyante apporte régulièrement son avoine. Que le commandant de St Pierre soit remplacé, il y aura gros à parier que son successeur sera promptement rebuté par la lutte qu'il lui faudra soutenir, et que les choses reprendront leur cours comme le hasard les poussera.

Cette justice étant rendue à la direction actuelle, on me permettra d'insister sur l'abus que nous faisons du personnel officiel ; je me réserve d'ailleurs d'établir le contraste saisissant que présentent avec nos colonies toutes les colonies Anglaises. Partout chez nous on retrouve cette

complication de rouages gouvernementaux qui ne peut que gêner et arrêter la vie ! Mais ayant été bercés depuis notre enfance dans les idées étroites et fatales nous n'osons proposer une réforme et nous nous demandons si, comme première condition d'existence d'une colonie, il ne faut pas qu'un certain nombre d'agents choisis, soient chargés de penser pour elle, de prévoir tous ses besoins ?

La position géographique de S^t Pierre et surtout son sol improductif et ingrat, nous obligent à faire venir des pays anglais voisins les denrées les plus indispensables à la vie. Pour le combustible nous sommes même tributaires du Cap Breton : de là des relations journalières avec cette île, la Nouvelle-Écosse, le Canada. Les navires de guerre prennent eux-mêmes leur charbon à Sydney, de sorte que nous avons une occasion fréquente de comparer les deux pays et de réfléchir aux institutions que nous aurions tout profit à emprunter à nos voisins.

Lorsque nous avons cédé ces vastes régions à l'Angleterre, il était de règle pour les puissances maritimes de tenir leurs colonies en tutelle ; l'Angleterre subissait alors la loi commune, mais au moment où elle s'est vue menacée dans ses colonies du nouveau monde, lorsque le Canada a été envahi par les Américains en 1775, elle a compris la nécessité de consentir des conditions de gouvernement plus libérales. Ce n'est que justice de reconnaître que dans toutes les questions de cette nature, le peuple Anglais a toujours fait preuve d'un bon sens pratique remarquable. En augmentant le bien-être et la richesse de ses possessions lointaines, il sait fort bien que c'est à lui que reviendront les plus sûrs profits. L'existence, la forme, l'influence de l'Angleterre reposent uniquement dans son commerce maritime ; aussi n'est-il aucun de ses actes qui ne tende à augmenter l'importance de ses relations avec les pays que ses navires peuvent fréquenter. Sur les bords de la Tamise la part faite aux illusions est toujours des plus restreintes ; jamais on n'hésite à sacrifier une simple question d'amour propre aux intérêts matériels du pays. C'est ainsi que les Îles Ioniennes ont été rendues à la Grèce, lorsqu'il a été bien constaté que les dépenses dépassaient de beaucoup les avantages retirés ; de même nous les avons vu renoncer à temps à une expédition commencée en commun, et si nous avons alors amèrement critiqué cet abandon, il nous a fallu reconnaître, le jour où nous délaissions Maximilien, que le gouvernement de la Reine avait été plus sage que le nôtre. En suivant cet exemple nous nous serions épargnés bien des malheurs et bien des hontes.

Bref l'Angleterre, forcée dans ses retranchements à la fin du siècle dernier, s'est exécutée d'assez bonne grâce. Je n'ai nullement le projet de montrer en détails par quelle suite de luttes de la part du Canada, de concessions du côté de l'Angleterre, on est arrivé au pacte qui, depuis longtemps déjà, réunit les deux pays. Cette étude serait intéressante à plus d'un point de vue, mais elle dépasserait de beaucoup le cadre que je me suis tracé. En 1841 les deux Canadas sont réunis, la partie Française n'a d'abord qu'à perdre à cette réunion, contre laquelle protestaient l'antipathie des races et la diversité d'intérêt, mais peu à peu les circonstances s'améliorent et le Canada forme le noyau d'une vaste confédération, qui toujours sous le pavillon de l'Angleterre, jouit d'une grande indépendance et se gouverne elle-même. Le Dominion renferme aujourd'hui le Canada, le nouveau Brunswick, la Nouvelle Ecosse et le Cap Breton. Ces annexions se sont faites les unes après les autres, toute ces provinces étant bien convaincues qu'elles y trouveraient un bénéfice. Chaque année, de janvier à mai, les députés et les sénateurs se rendent à Ottawa pour y discuter les mesures générales à prendre ; des représentants et des ministres locaux veillent, dans le courant de l'année, aux intérêts de chaque province. Lord Dufferin, gouverneur général du Dominion représente le pouvoir exécutif, dont les inspirations sont fournies par la métropole (*Frederick Temple Hamilton-Temple-*

Blackwood, 1er marquis de Dufferin et Ava, gouverneur général du Canada de 1872 à 1878. Il était né le 21 juin 1826 à Florence, en Italie et décède le 12 février 1902 à Bangor, en Irlande du Nord, au Royaume-Uni. Lord Dufferin et sa femme, lady Dufferin, ont été le premier couple vice-royal depuis la Confédération à occuper un rôle important dans la société canadienne, menant des tournées dans chacune des provinces et rencontrant des Canadiens de tous horizons. Lord Dufferin a créé plusieurs précédents d'importance pour tous les futurs gouverneurs généraux, notamment en voyageant énormément et en offrant des bourses universitaires et sportives aux citoyens du Canada) ; des gouverneurs particuliers nommés par lui pour cinq ans, dirigent les provinces, en se conformant aux lois édictées par les deux Chambres. La grande île de Terre-Neuve cherche depuis plusieurs années à entrer dans le Dominion ; elle sent qu'elle y aurait intérêt, mais jusqu'à présent le Canada a hésité à accepter ces nouveaux membres de la confédération, parce que Terre-Neuve compte peu d'habitants, a peu de ressources en argent, et que la création de routes ou de ports exigerait des sacrifices de la part du Dominion.

Quand donc verrons-nous une de nos colonies s'attirer à ce point les sympathies des voisins, que chacun se montre jaloux de venir en partager les bienfaits ? Pour nous, c'est un spectacle complètement inconnu, et devant lequel une admiration stérile ne suffit pas. Si en comparant les deux pays, nous pouvons faire comprendre pourquoi l'un sert d'épouvantail à l'Europe, tandis que l'autre attire autant d'émigrants, que sa culture et son industrie le rendent nécessaire, nous aurons peut-être apporté notre pierre à l'édifice et aidé à l'obtention du progrès. Nos fréquentes relations avec l'île du Cap Breton nous permettent de donner un aperçu assez exact de cette province, dont nous ne pouvons lire l'histoire sans éprouver de biens vifs regrets.

Le Cap Breton est très favorisé au point de vue maritime par suite des abris nombreux et excellents qu'offrent ses côtes remarquablement découpées. Des mines de charbon d'une exploitation facile ont créé dans l'ancienne baie des Espagnols deux centres de 2 000 âmes environ chacun, qui, en certains moments présentent une assez grande animation commerciale.

Lorsque les marchés européens élèvent leurs prix, les mines de Sydney redoublent d'activité ; après la grève des mineurs Anglais (1873) on a même pu se faire illusion sur l'avenir brillant réservé à ces localités. Aujourd'hui les choses ont repris plus de calme, mais il n'y a pas à désespérer, Sydney reste un pays très séduisant, non seulement pour son climat depuis avril jusqu'à novembre, mais surtout pour le calme et la liberté de bon aloi qu'on y respire.

Outre l'industrie minière, les habitants du Cap Breton demandent à l'agriculture la plus grande partie de leurs moyens d'existence. Ceux qui résident près des côtes ont un bateau, font le cabotage ou se livrent à la pêche ; le pays est couvert de bois, l'érable, le bouleau et le sapin sont les essences les plus répandues. A mesure que l'immigration fournit des bras, on brûle, on défriche et des prairies verdoyantes remplacent, de proche en proche, des fourrés inextricables que la nature y avait placés. L'élève du bétail réussit (*le mot élève utilisé à cette époque a depuis été remplacé par le mot élevage*), la pomme de terre vient surtout très bien dans les défrichements récents, les vergers étalent en automne des pommes que ne renieraient pas l'Europe. Le climat y est excellent, les brumes de Terre-Neuve et du Saint-Laurent s'arrêtent à quelques distances des côtes ; rien n'est coquet comme ces habitations de gentlemen farmers, dont on aperçoit les murailles blanches au milieu des bois sur les deux rives de l'estuaire.

La ville de Sydney est bâtie en bois, le style en est élégant, et rappelle en beaucoup d'endroits le Chalet Suisse. Les rues sont larges – on n'avait pas à économiser le terrain – des magasins approvisionnés à peu près comme en Europe permettent même au luxe et à la mode de se satisfaire comme en tout autre pays. Des wharfs fort bien disposés facilitent le déchargement des navires de 6 à 7^m de tirant d'eau, un Ferry relie Sydney avec le Bras d'Or, tandis qu'un service de bateaux à vapeur fonctionne régulièrement avec Halifax et Saint-Jean de Terre-Neuve pendant toute la saison où les glaces permettent la circulation maritime. Dans toute l'étendue de la baie et surtout devant Sydney-ville, le mouillage est excellent ; à une encablure à peine de la maison du Consul Français une frégate affourchée défierait les plus violents ouragans.

A première vue, on sent la vie à Sydney. A quoi la doit-on ? Tout ce mouvement est-il réglementé et surveillé comme il le serait en pays français ? Est-ce, comme chez nous, à grand renfort de subventions, qu'on parvienne à l'entretenir ? C'est ici que va paraître le contraste.

Le personnage officiel y est complètement inconnu : pas de maire, pas de troupes, pas de commandant militaire, pas de commissaire de police, pas de gendarmes, pas de galons ! Un juge est chargé de tenir le registre des naissances et des décès ; un bureau invisible, très peu gênant, représente l'Inscription Maritime et les navires Anglais de la métropole doivent y faire viser leur rôle d'équipage. Quant aux goélettes locales, allant de port à port, on leur permet de naviguer sans contrôle. L'instruction primaire est extrêmement répandue ; ceux qui peuvent payer fournissent une cotisation annuelle, les pauvres envoient leurs enfants à l'Ecole pour rien. Il n'est pas un coin de la campagne, qui n'ait sa maison d'Ecole, où la jeunesse des deux sexes va apprendre à lire, à écrire et à compter. Pour la Religion, les choses se passent absolument de même, la liberté des cultes ne subit aucune entrave, comme on peut s'en convaincre à Sydney en voyant pour 2 000 âmes de population au moins huit ou dix églises différentes. Toutes les sectes s'y trouvent représentées ; on ne vise pas au monument, mais tous les édifices sont remarquables d'ordre et de propreté. Tout cela se soutient au moyen de taxes volontaires et aucun des ministres n'a lieu de se plaindre de l'indifférence de ses ouailles, car il y a, pour ainsi dire, émulation entre les paroissiens pour fournir la dime nécessaire. Là encore ceux qui ont le superflu donnent beaucoup ; les autres font ce qu'ils peuvent, mais on serait très mal noté dans la paroisse, si l'on cherchait à se soustraire à une obligation aussi sacrée. La nationalité et la religion déterminent la formation des villages ; une Eglise perdue au milieu des bois est chaque Dimanche le centre vers lequel vient se réunir la population éparsée. Lorsqu'un curé a plusieurs paroisses à desservir, il se partage également entre ses fidèles et le Dimanche où il est permis de le posséder, personne n'a garde de manquer au rendez-vous.

Tout marche seul, partout c'est l'initiative individuelle qui donne le branle. Un chemin de fer se construit en ce moment entre Sydney et Louisbourg, afin d'ouvrir à la houille un débouché par le Sud. Il est fort possible que la compagnie ait trop présumé des bénéfices à en retirer, mais le chemin de fer existera et une fois passé en d'autres mains, il profitera au pays.

Parlerai-je des remorqueurs ? On retrouve à Sydney le type employé devant New-York et dans les grands centres maritimes, tandis qu'à S^t Pierre, ou nous avons parfois 200 navires, les mouvements de sel ou de morue se font dans des chaloupes à l'aviron. En cas de naufrage, dans un pays où le danger est incessant, la colonie n'a pas le moyen de porter secours. A quoi tient cette différence toute au désavantage du pays Français ? Tout simplement à ce que notre population est abâtardie par la protection dont on l'entoure. Elle s'habitue à tout attendre du Gouvernement, et

comme ce dernier ne peut pas tout faire, que le budget lui impose nécessairement une grande réserve, et que par-dessus tout il n'a pas le génie du commerce, les affaires sont arrêtées dans leur extension, nos colonies laissent tarir les principales sources de leur richesse.

Si donc nous voulons sortir de l'ornière où nous nous maintenons depuis si longtemps, si nous voulons à l'instar de toutes les colonies Anglaises, Américaines, Espagnoles, tirer parti de l'Algérie, des Antilles, de nos possessions de l'Inde, il faut que nous nous résignons à une grande réforme, que jusqu'à présent des intérêts particuliers des plus mesquins ont empêché de réaliser. Il faut que nous cessions la chasse au budget, bien persuadés que nos innombrables employés sont des vers rongeurs qui ne produisent rien et qui expriment le peu de sève qui peut encore s'élever du sol. Dans un réseau aussi serré il n'est rien qui n'étouffe et ne s'étiolle, tandis que dans une atmosphère de véritable liberté, cette liberté qui est indépendante de la forme du Gouvernement, que nous n'obtenons pas plus en République que sous un maître, nous verrions les bras s'offrir à nos colons, les capitaux affluer et le progrès se développer comme par enchantement. Tant que nous suivrons la voie qui nous est si chère, nous dépenserons en pure perte l'argent, et, ce qui est encore plus triste, le sang Français.

Souvenir particulier

Navigation de la Manche. Echouage sur la côte d'Angleterre pendant la guerre Prussienne (1870). *(Emile Charles commandait alors l'avis le Renard)*

Le Renard était parti de Cherbourg pour Dunkerque, où il devait rallier l'escadre de l'Amiral de Gueydon. Il faisait calme, le ciel chargé de nuages. On gouvernait de manière à venir reconnaître avant le jour le feu de Beachy Head. Vers 4^h la brume commence ; lorsqu'elle prend une certaine intensité et que la vue du feu n'est plus possible, surtout avec la clarté du jour qui s'approche, donné la route de façon à venir d'un quart sur tribord et par suite éviter la terre. L'officier de quart confond la route vraie avec celle au compas, et comme la variation (*La Variation (W) est la somme algébrique de la déclinaison et de la déviation : $W = D + d$, c'est à dire l'angle entre le Nord compas et le Nord vrai (celui de la carte), la différence entre le cap compas et le cap vrai ou la différence entre le relèvement compas et le relèvement vrai*) en ce moment de deux quarts, le navire vient d'un quart sur bâbord, lorsqu'on le croyait porté de la même quantité dans l'autre sens. Plus tard, la brume épaissit encore : réduit la vitesse pour les navires que l'on rencontre dans le canal. A 7 nœuds $\frac{1}{2}$ minimum de vitesse, donné ordre de sonder avant 8^h.

Un instant après, la brume se déchire, une falaise paraît sous le beaupré ; avant qu'on eut pu marcher en arrière, le Renard était monté sur la plage, et son beaupré touchait la falaise. C'était un moment avant la pleine mer.

Aussitôt élongé une ancre à jas par derrière avec deux grelins, dépassé les mats d'hune, amené les basses vergues et béquillé le bâtiment avec divers espars. Pour 11^h du matin toutes ces dispositions sont prises. C'est alors qu'en consultant le journal et faisant le point on reconnaît que l'estime nous porte juste à l'endroit où nous sommes échoués, que nous y avons été conduits par l'erreur que j'ai déjà indiquée. L'officier de quart dit avoir cru que le capitaine voulait ainsi reconnaître la terre.

Le bateau de la Compagnie internationale entre Newhaven et Calais vient offrir ses services pour le moment de la pleine mer, à charge du remboursement du charbon. Un petit remorqueur Anglais se présente ; on lui remet l'artillerie et les projectiles. Vidé les chaudières, allégé le navire autant que possible. Le soir un autre bateau anglais offre encore ses services ; le baromètre avait tendance à descendre, le ciel était très noir, avec le calme la marée ne devrait pas sensiblement augmenter.

A l'approche de la pleine mer le bateau de l'Internationale prend les remorques, l'équipage est sur le cabestan. Engagé le 2^e bateau pour mille francs. Il était à peine en mesure de marcher, que le Renard flotte : à la basse mer on faisait le tour du navire à pieds secs, des files de roches se montraient des deux bords, où il avait monté, c'était que de la roche pourrie. Un bout de fausse quille enlevé (environ 6^m) pas la moindre voie d'eau.

C'est une des chances les plus heureuses que l'on puisse avoir en marine ; sur 100 échouages, on ne pourrait espérer s'en retirer une seule fois aussi vite et à aussi peu de frais.

Le même navire, pendant la guerre, n'a pas eu une chance moins heureuse en se rendant de Cherbourg dans la Mer du Nord, où il devait rejoindre l'escadre de l'amiral Fourichon. C'était après un coup de vent violent que l'escadre avait essuyé devant Helgoland, l'Amiral Fourichon venait d'être nommé Ministre de la Marine par le Gouvernement du 4 Septembre. Le Renard devait arriver à Helgoland au point du jour, mais retenu par des projections dans les cylindres, il n'y était qu'à 8^h du matin. Grande surprise de ne pas voir l'escadre, mais nécessité, avant de repartir d'avoir des renseignements positifs au sujet de l'Amiral. Demandé à Helgoland par la série universelle où elle se trouvait, Helgoland fait des réponses insensées. Vers 9^h armé une baleinière avec un officier pour aller à terre ; la mer grosse, l'embarcation remplit et se voit forcée de revenir. Sur ces entrefaites, le Gouverneur d'Helgoland signale qu'il a un officier et huit hommes naufragés, qu'il va les envoyer par une goélette de guerre. Vers midi, nous avons, en effet, l'enseigne de vaisseau de Langsdorf et un équipage de prise qui était arrivé la veille désemparé, et qui s'était jeté à la côte pour éviter les Prussiens. L'escadre partie pour Cherbourg depuis 48 heures, les Prussiens avaient passé la nuit sous Helgoland, et si le Renard n'avait pas été retardé par les projections, il se jetait de bonne foi au milieu des Prussiens. Aussitôt les passagers pris le Renard fait route avec des vents d'Ouest Nord-Ouest, avec les goélettes au plus près, filant à peu près 7 nœuds contre une grosse mer. L'horizon s'embrume bientôt, il n'y a plus de danger d'être aperçu et gagné.

Gouvernement du Canada

Les institutions sont l'âme d'un pays ; quand elles sont mauvaises le corps souffre et languit ; il est soumis à des convulsions périodiques, qui éloignent de lui le crédit, la richesse et la puissance. Cette vérité est d'autant plus sensible qu'elle ressort du contraste offert par les deux nationalités, qui se partagent l'Amérique du Nord.

Nous n'avons pas l'intention de faire une revue rétrospective de la politique du Canada, ni de raconter les luttes soutenues par les Canadiens français contre la race à laquelle les avait livrés la faiblesse ou l'incurie de Louis XV. Un pareil travail exigerait des développements étrangers au but que nous nous proposons dans cet article. Nous laisserons donc le passé de côté, pour ne nous occuper que d'esquisser brièvement ce qui a rapport au Gouvernement actuel.

Ce Gouvernement est un mélange de traditions et de coutumes monarchiques, qui chaque jour perdent du terrain par suite de l'absence de toute aristocratie et de tout souverain, et d'institutions démocratiques et républicaines, qui se fortifient au préjudice du passé, en conséquence de l'expansion sans cesse croissante du suffrage universel. C'est en 1867, il y a à peine sept ans, que les possessions britanniques de l'Amérique du Nord se fédéralisent, se donnèrent une constitution, et formèrent un état sous le nom de Dominion. Cette constitution établissait un gouvernement nouveau et plaçait le pays sous le régime fédératif, à l'exemple de la Suisse et de l'Amérique, sauf certaines modifications importantes provenant surtout de sa dépendance de l'Angleterre. Son titre de Colonie Anglaise tend naturellement à donner plus de force au pouvoir central.

L'acte accompli par le Canada était complètement spontané et se trouvait le résultat de la volonté nationale. Il consacrait son autonomie, et l'Angleterre qui lui laisse sur ce point la liberté la plus absolue, accepta et ratifia, pour la forme, la constitution qui lui était soumise. Le contrat politique passé entre toutes les provinces reconnaissait à chacune des libertés locales très étendues. Les mœurs, la langue, les lois, la religion, les institutions, tout ce que les habitants des provinces considéraient comme leur patrimoine, y était l'objet du respect le plus profond. Grâce à cette liberté, chaque groupe, quoique d'origine différente, peut aujourd'hui se développer sans entraves et conserve religieusement les qualités qui lui sont particulières. Il est permis d'espérer qu'ils gagneront même au contact de l'un et de l'autre.

Au Canada, le gouvernement se compose de deux parties : le gouvernement fédéral, et celui des provinces. Le premier comprend le Gouverneur général nommé par la Reine, celui-ci nommant lui-même son cabinet ; le Sénat, composé de membres nommés à vie par le Gouverneur général, sur la proposition du Cabinet et la Chambre des communes, dont les membres sont nommés par le suffrage d'électeurs payant un loyer de 100 Fr. ou ayant un revenu équivalent. Le Gouvernement provincial a pour champ d'action la province pour laquelle il est nommé et reproduit sur une petite échelle le mécanisme du Gouvernement fédéral. Les Gouvernements provinciaux se composent d'un Lieutenant – Gouverneur, nommé par le Gouverneur général, d'un Conseil Législatif, nommé à vie et d'une Chambre de représentants élus comme la Chambre des communes. La province d'Ontario, la plus riche et la plus peuplée fait seule exception à la règle ; elle n'a qu'une Chambre au lieu de deux.

Pour l'administration, l'emploi et la distribution des revenus, la justice, les rapports des citoyens entre eux, la vente des terres de la Province, tout, en un mot, ce qui touche au gouvernement civil, les provinces ont un pouvoir presque absolu. La Reine a le droit de donner son veto aux décisions du Gouvernement fédéral, comme le Gouverneur général aux décisions des Chambres provinciales ; mais il n'y a pas d'exemple que ce privilège ait été exercé.

Sur bien des points le Gouvernement Canadien ressemble à celui des États-Unis, mais il s'en écarte assez profondément sur d'autres pour que les institutions prennent un caractère tout différent. Aux États-Unis c'est le suffrage universel sans restriction, c'est-à-dire la Démocratie corrigée légèrement par le Sénat et la Cour suprême. Il résulte de ce système corruption et cabales à tous les degrés de la hiérarchie sociale. Au Canada, la démocratie est tempérée, l'Électeur doit avoir 100^F de revenu, l'éligible doit présenter un certain capital. Le suffrage universel ne dispose pas de toutes les places, comme aux États-Unis. Les traditions conservatrices, l'expérience et les lumières sont représentées par le Gouverneur général nommé par la Reine, par les Lieutenants gouverneurs, par le Sénat nommé à vie par la Reine ou son représentant sur une liste fournie par le cabinet du Gouvernement Canadien.

Il est difficile de caractériser d'un mot les institutions Canadiennes, de dire si elles sont monarchiques ou républicaines. Le Canada s'appartient et il dispose de son sort comme il l'entend.

Depuis l'organisation de la confédération, le Canada a pris une importance qu'on n'aurait pas soupçonnée. Un pays vaste, riche et fertile et qui doit devenir un entrepôt des richesses d'une partie des deux mondes, Montréal future rivale de New-York, voilà autant de raisons capables d'attirer l'attention du monde.....

Journal de la Juridiction Publique Québec

Evolutions et allures

Extrait de la Revue Maritime et Coloniale

Juin 1873 Mottez – Avril 1875 Mac Neil Boyd

Séjour à New-York

en 1875

Pour terminer notre station aux Antilles et de l'Amérique du Nord, nous nous dirigeons sur New-York au Printemps de 1875, et 12 jours après notre départ de S^t Thomas nous mouillons dans l'Hudson, en face de la promenade de Battery. Le pilote, peu au courant des règlements du port nous affourche à 2 encablures de la pointe même de Battery, entre la rivière de l'East et la branche de l'Hudson qui remonte au Nord ; la direction du port ne tarde pas à nous faire savoir que nous ne pouvons, sous peine d'amende, rester au mouillage que nous occupons. Faute d'indications précises, nous en changeons deux fois sans arriver à satisfaire les autorités du port et nous allumons nos feux guidés cette fois par un maître de la Direction, qui nous affourche en un point d'où nous relevons :

Le fort de Governor's Island au S12E

Castel Garden au N78E

C'est là que nous attendons l'arrivée de la Minerve, dont l'armement a été commencé le 15 juin seulement.

Comme relâche pour un navire de guerre New-York ne laisse pas que de présenter de l'intérêt, mais au-delà de vingt jours, on s'aperçoit que dans la balance les inconvénients l'emportent sur les avantages. Si, en effet, le mouillage est sûr en été, si les communications avec l'Europe sont fréquentes, la vie facile sous le rapport matériel, on y trouve en Juin et Juillet des chaleurs extrêmement gênantes, on est obligé de conserver les équipages à bord de leurs bâtiments, les vins et approvisionnements coûtent cher, et les habitudes, les mœurs Américaines sont si différentes de celles de la vieille Europe que les relations avec la société New-Yorkaise éveille généralement peu de sympathie.

L'aspect de la rade, quelque animé qu'il soit encore comparé à celui de nos ports, a subi depuis la fin de 1873 un changement, qui nous a frappés à première vue. Le commerce traverse depuis cette époque une crise financière, dont on ne peut prévoir le terme ; en ville, à chaque pas dans Broadway on voit des magasins à louer ou à vendre ; rien ne va, la rade serait souvent vide sans les goélettes qui font le cabotage sur la vaste étendue des côtes Américaines. En constatant un changement aussi complet, on est amené à comparer deux pays, qui ont traversé dans ces dernières années deux guerres relativement aussi ruineuses. La France, dont le gouvernement ne présente cependant pas toutes les garanties de durée qui sont si nécessaires à la reprise des affaires, montre une énorme vitalité. Les valeurs de l'Etat, des chemins de fer y sont cotés à des prix élevés ; les billets de banque valent le numéraire qu'ils représentent, l'or n'obtient qu'une prime insignifiante. Si les partis cessaient d'inquiéter par leurs disputes, on verrait les affaires se développer comme elles ne l'ont jamais fait jusqu'à ce jour ; le Crédit du pays n'a pas un seul instant été compromis. En Amérique, depuis la fin de la guerre de la Sécession, on a supprimé des dépenses relatives à l'armée ; aucun crédit n'est accordé à la Marine, tous les efforts du pays sont dirigés vers l'amortissement de la dette. Eh bien malgré tous ces motifs de confiance, les crises se succèdent sans interruption depuis

deux ans, le peuple n'a plus d'ouvrage, et si cet état de choses continue, on aura à craindre que cette population, à laquelle l'émigration fournit chaque jour des éléments assez peu dignes de confiance, ne réclame, les armes à la main, les moyens d'existence que le travail ne lui donne plus. Sur la place de New-York le papier est déprécié à ce point que pour un dollar en or on obtient 1⁵ 1/2 en papier. Dans certains moments, notre pièce de 20^F se change pour 4⁵ 1/2 en papier. Cette prime obtenue par l'or amène naturellement ce résultat que pour toutes les transactions usuelles, où le papier a cours forcé, tous les paiements se font en billets. Ne doit-on pas craindre que de proche en proche le bank-note Américain n'en vienne à partager le sort de notre assignat Républicain ?

La ville de New-York a un service de voirie mal installé ; la Presse, dont le langage est très libre, accuse les gens chargés du nettoyage et de l'entretien des pavés, de mettre dans leur poche la subvention qui leur est fournie. Le fait est que la pluie vient à propos de temps à autre pour enlever les immondices, et que dans l'atmosphère embrasée de la canicule, les quartiers populeux et commerçants exhalent des miasmes peu favorables à la santé publique. Dans la 5^{ème} Avenue, dans la partie neuve et aristocratique de la ville, les circonstances sont moins mauvaises. L'aspect des rues est sévère, la teinte des maisons est brune, l'architecture est uniforme ; beaucoup de quartiers respirent la richesse et le confortable, mais le flâneur ne trouve rien qui rappelle nos boulevards parisiens, la rue de Rivoli, les magnifiques magasins du Louvre. Ici le bruit des voitures étourdit, sur les trottoirs on est coudoyé par des milliers de passants affairés ; au bout de quelque temps on ressent de la fatigue et aucun plaisir ne vient vous en dédommager.

Si l'on veut sortir de ce mouvement exagéré et se procurer un aperçu de la campagne, on a la ressource de prendre un Car, qui pour la modique somme de 5 sous vous conduit aux limites extrêmes de la ville, à Central Park, à Harlem ou partout ailleurs. Le Car roule sur des rails de fer, comme les tramways que nous inaugurons en ce moment à Paris ; à New-York le réseau en est excessivement développé, et ce moyen de locomotion, que la modicité du prix met à la portée de toutes les bourses, jouit cependant de l'estime générale, et sert indifféremment à toutes les classes de la société. Les dames, les jeunes filles, les enfants y montent seuls sans y être exposés à aucune insulte ; au contraire ils y sont ordinairement l'objet des soins de chacun et l'Américain cède toujours sa place à la femme qu'il voit monter dans son Car, lorsque les bancs sont tous occupés. C'est un reste de l'ancienne gentilhommerie Américaine ; il paraît que depuis quelques années on s'aperçoit d'une fâcheuse tendance à abandonner ces bonnes habitudes. Un point de contraste frappant avec nos lignes d'omnibus, c'est que la police ne s'inquiète nullement du nombre des voyageurs renfermés dans le Car ; tant qu'il y a de la place, on s'empile comme on peut, les uns debout, les autres assis, et ces grappes humaines se détachent à tous les points du parcours, étant aussitôt remplacés par d'autres.

Dans Broadway le Car est remplacé par des Stages, petits omnibus peints en blanc, pouvant recevoir huit voyageurs et roulant librement sur le pavé. Le Stage est plus aristocratique ; la course y revient à 50 centimes. Dans toutes les voitures publiques, l'Autorité croit utile de vous mettre en garde contre les pickpockets ; ces honnêtes industriels jouissent à New-York d'une réputation d'habileté, qu'ils n'ont pas volée. Les journaux américains comme le New-York Herald par exemple, contiennent fréquemment des réclamations de portefeuilles, qui ne laissent pas d'avoir un certain cachet ; le propriétaire prie instamment de lui rendre ses lettres et papiers d'affaires, auxquels il tient, et qui ne peuvent être utiles qu'à lui, mais il abandonne l'argent et s'engage à ne poser aucune question à ceux qui opéreront la restitution. Si c'est une montre de famille qui a été volée, la victime

assure que personne n'en offrira autant que lui, et garantit encore sa discrétion. Ces pourparlers avec les pickpockets sont nécessaires dans un pays où la police jouit d'une médiocre réputation d'honnêteté, et où la justice elle-même est accusée de faire pencher la balance du côté le plus en état de reconnaître généreusement une décision favorable. En Amérique il est de la plus indigne folie de se lancer dans un procès, si l'on n'a le moyen non seulement de payer son avocat, mais encore de gagner celui de la partie adverse ; nous avons vu le cas se présenter pour deux de nos aspirants arrêtés un soir, dans les rues de New-York, pour avoir donné des coups de canne à des vagabonds qui cherchaient à les voler. On peut tuer le premier venu au moyen d'un revolver, mais la canne plombée est formellement prohibée parce qu'elle tue sans faire de bruit. Donc nos aspirants avaient été jetés en prison et auraient eu de la peine à faire reconnaître le droit de légitime défense ; leur avocat s'est chargé de corrompre l'adversaire, et dès lors le jugement s'est déroulé à la plus grande satisfaction des intéressés. Une journée d'emprisonnement et 250^F de frais à payer, tel a été le quart d'heure de Rabelais par lequel il leur a fallu passer.

Une affaire récente, dont les débats n'ont pas duré moins de deux ans, vient de passionner toute la presse au plus haut degré, à cause de la situation exceptionnelle dans laquelle se trouvait l'une des parties. Le Révérend Beecher, frère de l'Auteur de *Tom's Cabin* (*La Case de l'oncle Tom*, d'*Harriet Beecher Stowe*), est à la tête d'une Eglise connue sous le nom de Plymouth Church ; c'est un homme déjà âgé, mais vigoureux, intelligent, très habile prédicateur, de sorte qu'il a acquis sur son troupeau une influence d'autant plus grande qu'il a introduit au milieu des cérémonies du culte la bonne et touchante habitude de s'embrasser chaque fois que les fidèles des deux sexes se réunissent pour prier. Le Révérend Beecher, dont la digne maîtresse de maison autorise sans aucune jalousie la religion un peu charnelle, distribue, dit-on, très généreusement, ses témoignages de charité ; un beau jour l'un de ses adhérents, sous le prétexte que sa jeune femme était l'objet d'une prédilection toute particulière du Prophète, eut le mauvais goût de le traduire devant les Tribunaux et de réclamer 1.500.000^F de dommages et intérêts au grand scandale de l'Eglise entière et surtout de M^{me} Beecher. Les plaidoiries, interrogatoires de témoins, ont dévoilé mille faits du plus grand intérêt, que les journaux ont fourni à la curiosité de leurs lecteurs pendant un long intervalle de temps ; mais Beecher, soutenu par ses ouailles, avait les épaules solides, et la décision du jury lui a enfin permis de se retirer avec les honneurs de la guerre. Un accusé ne peut être condamné que si le jury l'a reconnu coupable à l'unanimité ; une seule voix dissidente suffit pour l'acquittement. C'est ce qui a sauvé Beecher ; les jurés sont restés enfermés sept jours dans la salle des délibérations, sans communiquer avec qui que ce soit, et de guerre lasse, ils sont venus déclarer au Président du tribunal qu'ils ne pouvaient pas se mettre d'accord. Pour venger l'insulte faite à leur pasteur, les fidèles de Plymouth Church ont souscrit 100.000^F en sa faveur, afin de lui permettre de solder les dépenses auxquelles il avait été entraîné par le Procès.

Une personne qui habite l'Amérique depuis une dizaine d'années et qui se trouve souvent en relations avec le Gouvernement me disait que lorsqu'une puissance étrangère veut obtenir l'extradition d'un criminel, elle n'y parvient qu'après avoir payé des pots de vin, qui souvent atteignent des chiffres extrêmement élevés. C'est par cette vénalité que l'Amérique doit périr. Les municipalités s'enrichissent aux dépens de leurs administrés ; New-York est dans un état de saleté et de désordre, qui ferait honte à nos petites villes de Province. Le pavage est impossible partout ; les trottoirs sont brisés, chacun y dépose tout ce qui lui plaît ; les magasins établis sont des abris contre le soleil, sans être le moins du monde forcés de suivre un plan régulier. Le Dimanche, les voitures de transport restent dételées dans certaines rues principalement désignées pour leur servir de refuge ;

certaines rues très commerçantes sont trop étroites pour le mouvement qui s'y fait ; il résulte de tout cela que la marche est pénible, que s'il a plu on court le risque de s'embourber à chaque pas, et qu'au milieu de tout ce bruit de chevaux, de roues, de piétons on est obligé de se tenir continuellement sur ses gardes. Pour trouver un peu de repos, il faut rallier le haut de la ville et surtout la cinquième avenue, qui contient les hôtels les plus riches et sert de rendez-vous à la fashion. Les logements y sont très chers, mais ils présentent tout le confortable imaginable ; en pressant un bouton on peut appeler à son secours la police ou les pompiers, selon le danger dont on se trouve menacé.

Puisque je viens de parler des pompiers, c'est le cas de dire quelques mots d'une institution qui atteint en Amérique un degré de perfection inconnu partout ailleurs. Dans tous les quartiers se trouvent des dépôts de pompes à vapeur, dont l'eau est entretenue chaude ; dès que le télégraphe signale un incendie quelque part un timbre retentit dans l'écurie, les chevaux sont détachés par l'effet du courant électrique, et aussitôt ils viennent au galop se placer devant la pompe. Les hommes de garde mettent leur casque, attèlent, poussent les feux et partent au galop ; tous ces mouvements s'exécutent avec une instantanéité, que l'on ne conçoit réellement qu'après en avoir été témoin. Dans les rues, au son d'un timbre qui résonne par intervalles, tout se range pour les laisser passer et en un instant les pompes sont rendues et fonctionnent sur le lieu du sinistre. On ne peut imaginer plus de perfection dans l'exécution de ces moyens de sauvetage, mais on aurait tort d'en conclure que les incendies aient en Amérique des suites moins désastreuses que chez les nations Européennes. Cela provient de ce que la liberté est laissée à chacun de brûler des pétards ou toute autre espèces d'artifices, de garder chez lui du pétrole, des matières éminemment inflammables, sans satisfaire aux conditions exigées dans les pays civilisés, tend à multiplier les incendies beaucoup plus que les moyens préventifs n'y portent remède. Pour les fêtes du Centenaire qui se célébreront en 1876, on comptera sans doute par milliers les accidents qui en résulteront dans toute l'étendue de l'union ; cette année, le relevé des mains emportées, des poumons traversés par des balles de revolver, des visages brûlés a déjà été suffisamment effrayant, comme on peut en juger en parcourant les articles du *Courier des États-Unis*, qui ont paru les 4 et 5 juillet derniers. Cette lecture suffirait probablement pour dégoûter bon nombre de touristes du voyage à Philadelphie, qui est projeté pour 1876. La Liberté cesse de présenter un agrément bien apprécié de chacun de nous, lorsque nous courons le risque de la voir s'exercer à nos dépens.

Collé à cette page, l'article du Courier des États-Unis cité par l'auteur.

LES MUTILÉS DU PATRIOTISME ; - En rendant compte de la célébration de la fête de lundi, nous avons dit que, cette année comme les précédentes, la manie de la Jeune Amérique de faire parler la poudre et de se servir d'armes chargées a engendré de nombreux accidents. Nous avons déjà donné la liste des victimes de dimanche. Voici celle des estropiés du lendemain :

John Stewart, coup de poignard ; John Welsh, balle accidentelle, mais malencontreuse, dans la poitrine ; Martin Nealis, doigt en charpie ; Patrick Herries, coup de couteau dans le dos ; James O'Donnell, balle dans le dos ; William Kramer, balle dans la main gauche ; Bernard Blair, pompier, assommé (affaire politique) ; George Warner, balle au milieu du visage ; Mary Rutter, tête fendue avec une bouteille ; Charles Bennett, balle dans le bras ; John Maloney, balle dans la main ; Martin Madden, corps criblé de plombs, estropié pour la vie ; Patrick Carey, doigts de la main gauche

enlevés ; Edward McGuire, visage brûlé avec de la poudre ; Victor Alonais, main droite emportée ; John Malone, un doigt emporté ; John McCarthy, *dito* ; Edward Reagan, policeman, un œil crevé ; Antonio Pelari, balle dans la jambe gauche ; Charles Schwartz, noyé dans la rivière de l'Est ; John Germon, *dito* ; Patrick Brown, *dito* ; James Dodd, crâne fracturé par une chute ; Annie Beyer, jambe broyée par un car ; quatre personnes de noms inconnus criblées de grains de plomb devant le n.415 Quarante-unième rue ouest ; John Schaffer et Charles Gronbach, blessés par une explosion de poudre ; James Ryan et John Smith, chacun une balle accidentelle ; Bridget O'Brien, éclat d'un canon dans la hanche ; Frederick Knockin, balle dans la cuisse ; John Sanders, une main emportée ; Ann Smith, une balle dans le bras ; Conrad Gazel, la moitié de la main emportée ; Lewis Davidson, un œil crevé ; Paul Speck, visage en charpie ; John Naly, Thomas Brannon et Charles Kiegeldorf, chacun une moitié de main emportée ; César Branki, balle dans la poitrine ; Emil Grismer, une main en compote ; John Donnelly, *dito* ; Franck Gordon, un œil endommagé ; John Brady et Thomas Curley, les mains avariées ; Elisabeth Rourke, *fire cracker* dans l'œil ; Mary McDevitt, balle dans la tête ; Alexandre O'Dell, balle dans la jambe ; Lizzie Samson, cruellement brûlée par une explosion ; Michael Hohanessen, fusée dans l'œil ; Nora Hedigain, balle dans la tête ; Lizzie Lewis, brûlée mortellement.

A Brooklyn, John Kuhm a été tué raide par l'explosion d'un canon, et trente-trois autres personnes ont été plus ou moins grièvement estropiées par des *fire crackers*, des fusées et des balles de revolver.

M.J. Gastal, demeurant au n.91 Greene street, nous a montré un fragment de fonte du poids de trois livres et demie, provenant d'un canon qui a fait explosion le 4 juillet dans Prince street, entre Mercer et Broadway. Ce morceau de métal formait une partie de la culasse de la pièce, et porte encore un des tourillons, d'un pouce de diamètre. Vingt autres éclats ont volé de tous côtés et c'est un miracle que personne n'ait été blessé. Le débris que nous avons sous les yeux atteste à la fois la coupable imprudence de ceux qui se livrent à de si dangereuses distractions, et la non moins coupable tolérance de la police qui le leur permet. S'il faut absolument que la loi qui défend de tirer des armes à feu dans les rues soit violée en manière de réjouissance publique, encore devrait-on s'assurer que les engins employés à cet exercice soit soumis à un contrôle préalable. La fonte dont était fait le canon en question était de la plus mauvaise qualité imaginable et incapable de résister au moindre effort ; elle était irrégulièrement percée et d'épaisseur inégale ; bref il devait être facile de reconnaître à première vue qu'il y avait quatre-vingt-dix-neuf à parier contre un qu'une pareille pièce une fois échauffée, causerait de graves accidents. Les fragments projetés en étoile dans un rayon de quarante à cinquante yards se sont contentés, il est vrai, d'aller rebondir contre les maisons et de ricocher dans les jambes des passants ; c'est un heureux hasard qui ne se reproduirait probablement pas une fois sur cent ; mais ce n'en est pas moins un avertissement à ajouter à tous ceux contenus dans les cent et un accidents dont est émaillée la chronique de ce jour de fête. Il n'y a pas de raison cependant pour qu'on en tienne compte ; ce n'est que la répétition du même programme annuel et il en sera ainsi sans doute tant que le glorieux 4 juillet sera un jour d'énervement pour les gens paisibles et d'impunité pour les dangereuses espiègleries de la *Young America*.

UNE PLAISANTERIE SAUVAGE. - Parmi les victimes de la fête du 5 juillet dont nous donnons les noms aujourd'hui, on remarquera celui du policeman Reagan. Un aimable farceur avait glissé dans la poche de cet officier un cigare au milieu duquel il avait caché un fire-cracker. Reagan a allumé le cigare, le fire-cracker a fait explosion et lui a crevé un œil. L'auteur de cette ingénieuse idée doit être fier de son œuvre.

A tout seigneur tout honneur ; nous devons mettre tout d'abord nos lecteurs au courant des accidents qui forment la spécialité pathologique du 4 Juillet. John Malone, âgé de 16 ans, demeurant

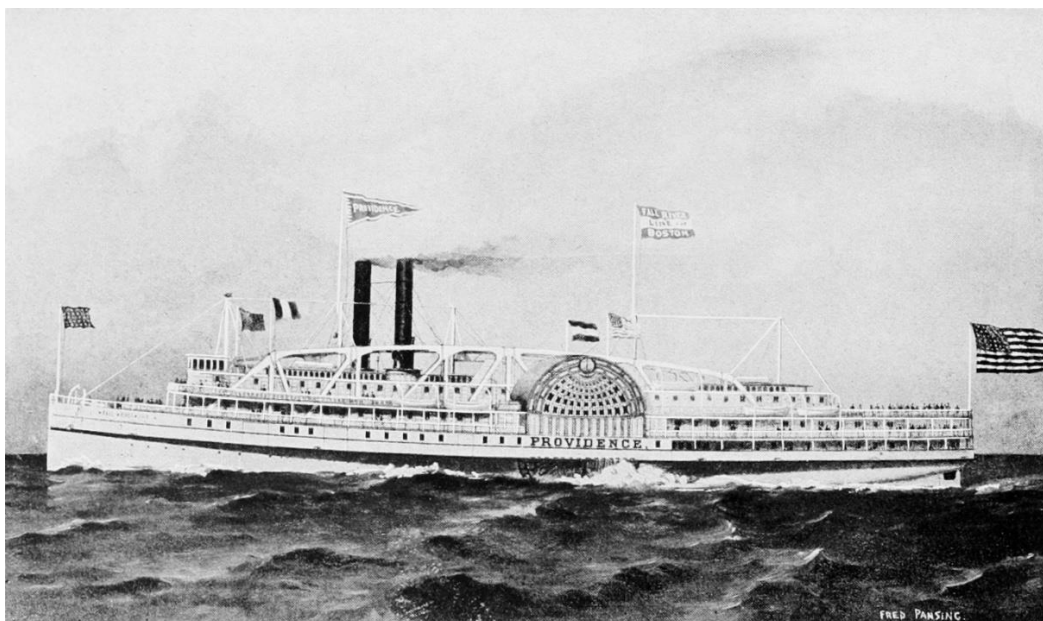
356, 10^e rue, est, s'est mutilé la main droite en faisant feu d'un pistolet. Thomas Hine, âgé de 11 ans, 33 Raymond street, a eu la main gauche sérieusement blessée par les éclats d'un petit canon mis en pièce par une trop forte décharge. Edward McGuire, âgé de 12 ans, 49 Prince street, a eu la figure et les mains brûlées par une explosion de poudre. Victor Alencus, 14 ans, 101 Walker street, s'est grièvement blessé en faisant feu avec un petit canon. Martina Madden a eu la main gauche emportée par l'explosion d'un pistolet avec lequel il s'amusait 140 19^e rue, Ouest. John Welsh, 132 Mott street, a été frappé mortellement à la poitrine par une décharge de revolver. Edward J. Gerity, âgé de 12 ans, demeurant 144 Scholes street, a été blessé, également mortellement, par un petit canon que deux de ses camarades, Benjamin Becker et Anthony Darmstadt, avaient eu l'imprudence de charger avec de la poudre et une pierre ; Becker et Darmstadt ont été arrêtés et mis sous clef.

Brooklyn, Williamsburg, Jersey City, Hoboken, etc., ont eu aussi leur part d'accidents du 4 juillet. Nous avons même tout lieu de croire que la liste que nous donnons des accidents de New-York est encore fort incomplète et que de nouveaux renseignements augmenteront sensiblement le nombre des victimes des imprudences de MM. Les bambins.

Pour résumer, l'impression produite par un séjour prolongé à New-York est plutôt mauvaise que bonne ; il est vrai que l'Été est la plus mauvaise saison pour visiter cette grande ville, par suite de l'usage général qui consiste à prendre ses vacances pendant les chaleurs et à aller respirer soit à la campagne ou aux bains de mer. De Juin à la fin d'Août, toute la société est absente, comme cela a lieu d'ailleurs à Paris. Le besoin de mouvement, de plaisir et surtout de pick-nicks est extraordinaire à New-York ; chaque jour de la semaine des bateaux chargés de promeneurs sillonnent l'Hudson dans tous les sens. Presque tous ont à bord un orchestre où le cuivre et la grosse caisse dominant, et l'on aperçoit à travers les larges sabords des couples nombreux se livrant aux plaisirs de la valse ou du quadrille. Dans un pays où tout est horriblement cher, excepté les moyens de locomotion, on se demande comment la classe ouvrière peut faire une si large part au plaisir. Le principe anglais si connu – Time is money – semble avoir en Amérique une bien plus rare application.

Pour des marins un sujet continuel d'admiration et d'étonnement est la vue des navires à vapeur de toutes les formes qui naviguent dans les eaux de l'Hudson depuis 4h du matin jusqu'à 9h du soir. L'énumération en serait trop longue et si on ne l'accompagnait pas de dessins, on rendrait difficilement compte de l'énorme variété de bâtiments particuliers aux fleuves du nouveau monde.

Entre tous les moyens de transport mis à la disposition des voyageurs, le plus confortable, le plus luxueux est sans contredit le Ferry-boat. Les salons de la Providence ou du Boston par exemple, qui relient New-York à Newport, sont véritablement féériques (*les deux ferry-boats Providence et Bristol avaient été mis en service en 1867, leur type de construction étaient très novateur pour l'époque*). De l'extérieur ces bateaux étonnent par leur triple étage, la finesse de la partie immergée et la vitesse avec laquelle ils remontent le courant. La concurrence étant très grande, les voyageurs y trouvent économie, célérité et confortable ; le seul côté faible du système est peut-être la garantie contre les explosions. L'américain adore les promenades sur l'eau, les pique-niques, les bals improvisés ; pas de jour où des affiches répétées sur tous les murs ne convient les amateurs à des parties de campagne qui reposent à la fois de la fatigue, des affaires et du climat brûlant auquel on est soumis entre les murs de New-York. Le goût est poussé si loin que la charité publique organise de temps à autre des pique-niques en faveur des enfants élevés dans les maisons d'asile, ou des vagabonds que, pour la circonstance, on ramasse dans les rues.



Pour traverser de New-York à Brooklyn, ou New-Jersey, on se sert d'une autre espèce de ferries, sur lesquels on paie une contribution insignifiante, 10 centimes environ pour un piéton. Ces bateaux ont un gouvernail à chaque extrémité de manière à ne jamais avoir besoin de virer de bord ; ils sont largement ouverts aux deux bouts de manière que chevaux et voitures puissent y entrer de plain-pied lorsqu'ils sont accostés à leur wharf. Tout cela n'empêche pas les fonds du navire d'être très fins, de sorte que la vitesse n'est jamais inférieure à 10 nœuds. Les mêmes bateaux peuvent être affectés au transport d'un train entier de chemin de fer ; pour les Américains il n'y a pas d'obstacle qui ne soit franchi rapidement.

Lorsque les ferries sont devenus vieux, on les voit soir et matin remorquer des chapelets de chalands, c'est le cheval de maître usé qui passe entre les mains du loueur de voitures. C'est un singulier coup d'œil que celui de la réunion successive de tous ces chalands ; quand chacun est à son poste bien solidement amarré, on voit le balancier du remorqueur s'ébranler majestueusement, le groupe prend peu à peu de la vitesse et tout cela défile avec une adresse infinie au milieu des bateaux et malgré un courant souvent violent. Le patron, toujours placé sur l'avant du bateau dans sa guérite vitrée, est le Dieu invisible qui veille au salut de toute la machine, une sonnette pour correspondre avec la machine, un sifflet pour prévenir les voisins, appeler leur attention, leur dire de quel bord on met la barre, il ne leur faut pas davantage pour effectuer à chaque instant des coups de manœuvre admirables ; nous avons beaucoup à apprendre pour arriver à autant de sûreté, de calme et de silence.

Une autre espèce de navire qui est très nombreuse à New-York, c'est le remorqueur ; pas d'instant de la journée où l'on n'en voit remorquer des bateaux à voiles ou attendre la pratique. Les machines sont à haute pression, l'hélice est très grande pour la dimension du bateau, de sorte qu'on obtient une grande puissance pour un petit corps, et la manœuvre est très facile. Le type en est uniforme ; la tenue du bateau est irréprochable. Le prix régulier d'un remorqueur est de 40^f l'heure, mais lorsqu'il est inoccupé il accorde fort souvent un grand rabais ; aussi voit-on toutes les goélettes se faire remorquer plutôt que de perdre du temps à attendre de la brise ou un changement de

courant. En France nous n'avons rien d'aussi pratique et économique que ces tow-boats ; il faut les voir prêter main-forte à un grand remorqueur dont la charge dépasse ses moyens ! en tête, il donne la direction du convoi, et son action est si régulière que le grelin de remorque est toujours uniformément tendu. Sur les flancs, il pousse à droite, tire à gauche suivant le cas : c'est un cheval de renfort qui travaille avec intelligence, et semble fier du rôle qu'il joue.

Le matériel flottant du port de New-York contient des chalands de toutes les formes, selon l'usage auquel ils sont destinés ; les uns presque au ras de l'eau, avec des mats aux extrémités pour l'embarquement des objets pesants ; les autres élevés en forme de tours, véritable moulins servant à transborder le blé, à le moudre, à le vanner.

Des abordages

Le règlement international destiné à prévenir les abordages a été depuis quelque temps surtout l'objet d'études très sérieuses et de critiques souvent fondées. La responsabilité, qui incombe en cas de rencontre à la mer, aux capitaines et officiers de quart, suffit pour expliquer le redoublement d'intérêt avec lequel les marines Européennes ont cru devoir examiner la question dans ses différentes faces. Malheureusement, jusqu'à ce jour, il n'est pour ainsi dire pas de proposition faite dont on ne puisse démontrer le point faible dans telle ou telle position respective des deux navires ; plus on approfondit la question, plus on reconnaît l'immense difficulté du problème, surtout à cause de l'incertitude où l'on se trouve au sujet de la route et de la manœuvre exécutée par le navire opposant. Si c'est à lui de manœuvrer, est-on sûr de la vigilance exercée à son bord, et quand il vous aura vu, se conformera-t-il au Règlement pour vous dégager la voie ?

Quelques personnes émues de ce danger ont proposé de faire manœuvrer les deux bâtiments : l'inconnue du problème n'est pas pour cela éliminée, le défaut de vigilance n'est pas moins possible et enfin, dans certains cas, la manœuvre exercée simultanément par les deux navires augmente ou fait naître des chances de désastre que sans cela on eut sans doute évitées. *

Mon but n'est pas d'examiner ou de discuter la question à fond ; nous allons bientôt naviguer dans des parages sillonnés par de nombreux paquebots, dont la vitesse moyenne dépasse 12 nœuds, ce serait, je crois, méconnaître notre rôle que de nous livrer à l'étude de théories plus ou moins spéculatives au moment où nous devons tous, responsables de plusieurs centaines d'existences humaines, nous familiariser surtout avec la pratique.

- ★ Pour parer à cet inconvénient, les mêmes officiers proposent d'indiquer par un feu blanc placé en dessous du feu de couleur, le côté vers lequel vient le navire ; le procédé n'est pas pratique pour les paquebots à cause des nombreuses lumières provenant de l'éclairage des cabines.

Il en est de la question des abordages comme celle des ouragans ; lorsqu'on se trouve dans des parages où l'un ou l'autre de ces dangers est à redouter, on doit chaque jour consacrer un certain temps à l'examen des cas, qui peuvent se présenter inopinément. On ne saurait être trop identifié avec son sujet, afin, le cas échéant, de juger la situation avec sang-froid, puisque cette disposition d'esprit est indispensable au marin pour qu'il puisse mettre toutes les chances favorables de son côté.

Nous n'avons pas à épiloguer sur le Règlement international quelque imparfait qu'il puisse être ; notre devoir est de l'appliquer avec intelligence puisque s'il y a collision entre deux navires, c'est ce règlement qui sert de base à la décision des tribunaux. On pourra arriver plus tard à une convention plus parfaite, mais je ne crois pas que le salut soit de ce côté. C'est à un surcroît de vigilance, à un progrès dans l'éclairage de nos bâtiments, à un moyen de signaler notre présence par un temps de brume que nous devons avoir sans doute dans l'avenir une sûreté de navigation relativement plus considérable. *

Le danger n'est irrémédiable que quand on s'aperçoit à faible distance et que des deux bords, l'imminence d'une catastrophe fait perdre la tête aux plus solides.

- ★ Les feux de couleur de la Magicienne essayés par un beau temps, ont été perdus de vue à 1ⁿ 1/3, tandis que la portée réglementaire est de 2ⁿ. Dans les réunions de navires, en escadre par exemple, il n'y a généralement qu'une faible partie des feux qui soit visible.

Quand on se voit de loin, de jour ou par nuit claire, on n'est pas, dès le premier moment, lié par la lettre du Règlement ; les navires que les Art.12 et 14 autorisent à ne pas se déranger, peuvent et doivent changer leur route pour opposer un feu de même couleur que le feu aperçu, toutes les fois que leur manœuvre aura eu le temps d'être bien marquée avant le rapprochement des bâtiments. Gardons-nous de tout entêtement à suivre une route immuable, même quand nous croyons pouvoir nous retrancher derrière un droit ; dans ce cas, en effet, c'est l'abordage qui n'a pas le droit de se produire, et en cas de rencontre, sinon légalement, au moins au tribunal de la conscience, les deux navires sont coupables. Les nombreux exemples que nous voyons, de bâtiments qui arrivent à se couler, quoique s'étant aperçu depuis longtemps, doivent nous servir d'enseignement. Lorsqu'on aperçoit un navire, dont la route vienne croiser la nôtre, il n'y a que les relèvements qui puissent donner des indications certaines ; s'en rapporter aux apparences est la plus dangereuse folie. De nuit, le compas de relèvement doit donc toujours être paré, afin que dès qu'un feu est découvert, on le fasse suivre avec le plus grand soin et qu'avant même d'avoir distingué les feux de couleur, on sache si le relèvement gagne sur l'avant ou sur l'arrière. Si le relèvement ne change pas, on est prévenu du danger et tout homme averti en vaut deux. Si les navires se sont rapprochés sans que le danger ait disparu, c'est l'inspiration du manœuvrier qui lui indique de quel côté se trouve l'issue favorable. Jadis on croyait beaucoup à l'instinct, en fait de marine, mais il est certain que l'étude développe nos facultés aussi bien pour les choses pratiques que pour les théories les plus subtiles. Nous devons arriver à nous préparer des solutions pour une foule de circonstances de rencontres ; faute d'être suffisamment préparés à ce jeu, dont la vie des hommes est l'enjeu, nous contrarions les deux bâtiments comme un cheval, dont on tire la bride à contre sens et nous réussissons à produire l'abordage, que quelque fois sur cent les navires abandonnés à eux-mêmes eussent évité naturellement. L'étude de l'échiquier sur lequel nous avons à opérer ne peut pas être toute entière mise sur le papier ; je vais me borner à examiner quelques cas et exposer la manœuvre

que je croirai convenable de faire. Ces exemples qui déroutent les personnes qui voudront entreprendre une étude plus générale ; si certaines solutions peuvent quelquefois être trouvées en défaut, c'est que, comme je l'ai dit en commençant, le problème renferme une inconnue que nous ne réussissons jamais à éliminer d'une façon complète.

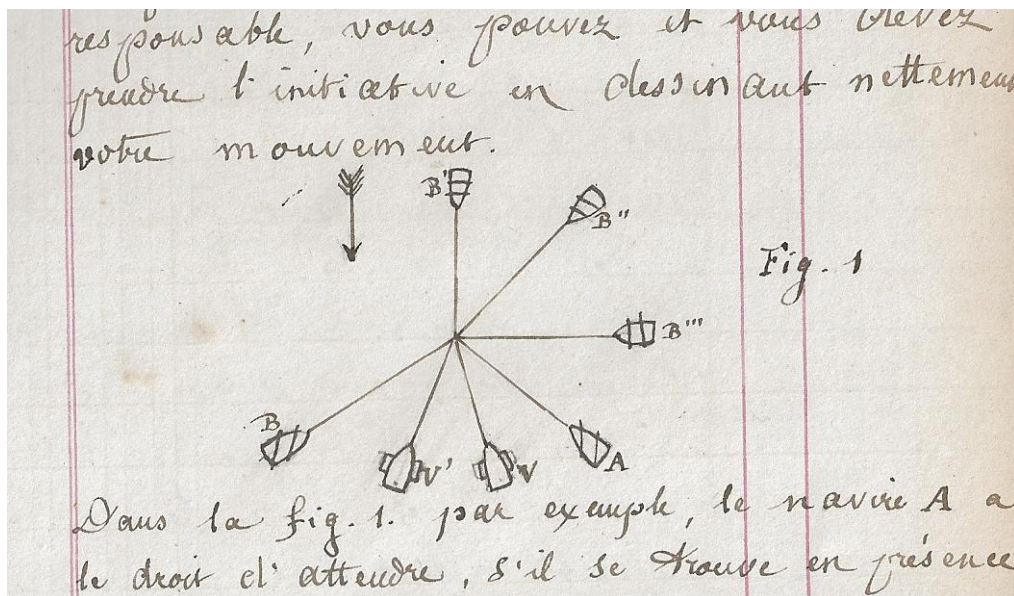
Dans cet examen, la Division, qui me semble la plus naturelle, consiste à traiter d'abord les cas où nous n'avons pas l'obligation de manœuvrer, puis à réunir en un faisceau ceux, au contraire, où le salut repose sur nous.

I

Cas où nous n'avons pas à manœuvrer

Si les deux navires sont à la voile, l'Art. 12 dispense de se déranger celui qui est tribord armure, si les navires ont des amures différentes, ou celui qui est au plus près, si l'autre est large ou vent arrière.

Notre premier souci doit être toujours de constater le plus tôt possible par des relèvements, s'il y a danger de rencontre des deux bâtiments. Si le relèvement ne varie pas, il y a menace de se trouver au même moment au point de croisement des deux routes, et, à tout prix on doit se soustraire à une éventualité aussi terrible. Alors, si l'on s'est vu de loin, au lieu de rester pendant un temps plus ou moins long dans l'anxiété indéfinissable que cause l'attente de la manœuvre de la part de celui que le règlement rend responsable, vous pouvez et vous devez prendre l'initiative en dessinant nettement votre mouvement.



Dans la fig. 1 par exemple, le navire A a le droit d'attendre, s'il se trouve en présence de l'un des navires B, B', B'', B'''... mais ayant un vaste espace devant lui, pourquoi laisserait-il son salut dépendre de l'inspiration plus ou moins juste de B ? Il n'y a pas de sacrifice de route, ni de vitesse, qui puisse retenir un officier lorsqu'il s'agit d'éviter une collision. On ne doit pas hésiter à se prêter

mutuellement de l'aide par un changement de route souvent léger lorsqu'il y va au même degré de l'intérêt des deux parties.

Supposons d'abord que A aperçoive B à bonne distance et que tout lui indique que les deux navires s'avancent par degrés proportionnels vers le point R, qu'il laisse porter de deux quarts ou qu'il vire de bord, s'il ne veut pas perdre au vent. Ce qui est important, c'est que sa manœuvre soit assez accentuée pour ne laisser de doute possible à B.

S'il a devant lui le navire vent arrière B', en diminuant sa vitesse, venant en ralingue, il laissera prendre de l'avance à B', et si ce dernier a vu A et veut manœuvrer pour lui débayer la route, ce qu'a fait le premier ne pourra le gêner en rien.

Le même manœuvre sera bonne si le navire à craindre est en B'' courant large, car ce dernier a pour lui la vitesse.

Enfin dans la quatrième position B''' où le navire est vent de travers, on a peu de chose à faire pour rendre les routes parallèles, et dans cette position on peut attendre sans danger que les intentions de B''' soient manifestées clairement.

Un des navires est à vapeur

Si des deux navires l'un est à vapeur l'autre à voiles, c'est le premier qui réglementairement doit manœuvrer de manière à ne pas gêner le second (Art. 15). Cependant si le navire à voiles a aperçu le vapeur à bonne distance, il serait blâmable de se retrancher derrière la lettre du décret pour attendre patiemment que son sort se décide en dehors de toute participation. D'abord à égalité de surveillance il verra le vapeur à une distance de 5 milles au lieu de deux, en supposant même que les feux de couleur du navire à voiles ne soient masqués ni par une bonnette basse, ni par la grande voile. A moins d'être paralysé par le calme, ce qui n'est pas admissible si le relèvement ne change pas, il aura donc tout intérêt à se retirer de la route d'un voisin d'autant plus dangereux qu'il marche plus vite, et que la nuit il voit une voile de moins loin.

Partant de là examinons le cas de rencontres les plus saillantes et supposons que le vapeur V soit mis successivement en présence des navires à voiles B, B', B''... Avec la direction du vent indiquée par la flèche, il y a tout un secteur qui ne peut pas être occupé par des navires à voiles se dirigeant vers le point R, et il est inutile de dire que les deux lignes du plus près en tracent les limites.

B n'aura qu'à ralentir sa vitesse, qu'à ralinguer par moments, pour décider le relèvement à gagner sur l'avant, il pourra encore laisser porter de deux quarts pour être sûr de passer sur l'arrière de V. Cette manœuvre étant faite pendant le parcours des trois milles, qui constituent l'avantage de la vision du navire à voiles, il n'est même pas à craindre que V ait été troublé par un changement de direction qu'il n'a pas vu.

B' et B'', qui marchent avec vent sous vergues, pourront venir sur bâbord de manière à montrer leurs feux au vapeur V. B''' en lofant au moins d'un quart se donnera plus de temps pour la réflexion et ce léger dérangement, loin de gêner la manœuvre du navire à vapeur, ne fera que la faciliter.

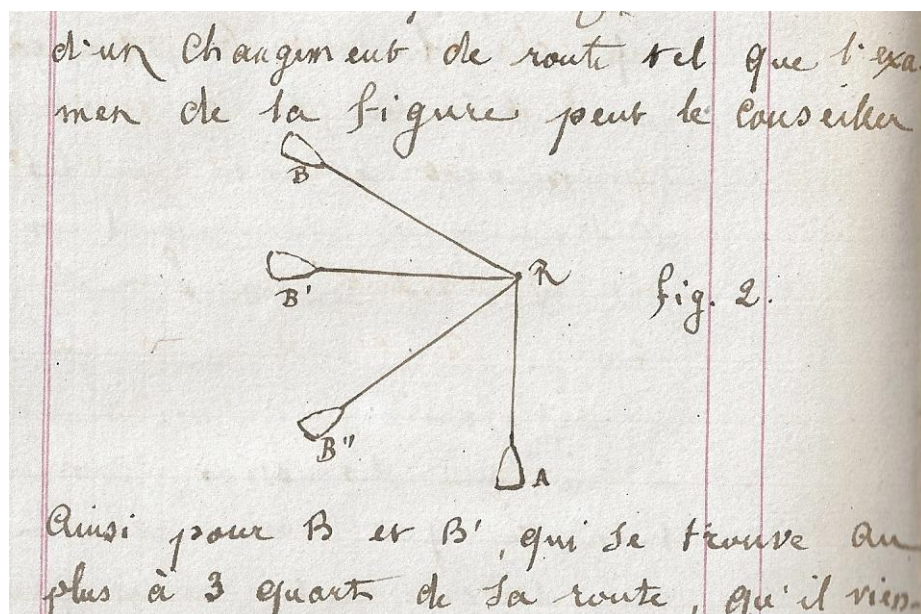
Qu'on place le vapeur en V', on pourra étudier de la même façon les fuites que peuvent se ménager les voiliers ; tel est l'échiquier sur lequel on doit chaque jour examiner quelques cas ; cette étude peut se faire seul avec plus de fruit et de satisfaction, qu'on n'en trouverait à lire une discussion complète de la question ; ce que l'on a acquis par un travail sérieux reste mieux gravé dans notre esprit.

Vapeur contre vapeur

Passons maintenant aux vapeurs.

C'est celui qui voit l'autre par tribord, qui doit manœuvrer pour éviter l'abordage (art. 14)

La nuit, comme le jour, les deux navires jouissent des deux mêmes moyens de s'apercevoir mutuellement, mais le degré de surveillance peut être différent, de sorte que A, qui dans la fig. 2 peut continuer sa route, s'il se trouve en présence de B, B', B'', fera cependant bien d'être sur ses gardes si le relèvement ne change pas ou change peu. Il pourra diminuer de vitesse et observer ; l'horizon étant d'ailleurs étendu, il pourra prendre l'initiative d'un changement de route tel que l'examen de la figure peut le conseiller.



Ainsi pour B et B', qui se trouve au plus à 3 quarts de sa route, qu'il vienne sur bâbord de manière à leur montrer son feu vert et il est évident que par cette manœuvre il aura fait cesser tout danger.

Si A est en présence de B'' et que la réduction de vitesse ne suffise pas pour amener un prompt changement de situation dans le relèvement, qu'il stoppe et qu'il attende ; tout est préférable à l'abordage, même quand on ne doit pas en porter la responsabilité.

Pour résumer ce que nous venons de voir au sujet du rôle assigné au navire que le règlement affranchit de toute responsabilité, je recommanderai : une surveillance incessante aux bossoirs, un

éclairage aussi bon que possible, en veillant à ce que les feux ne soient masqués ni par une voile, ni par un autre objet.

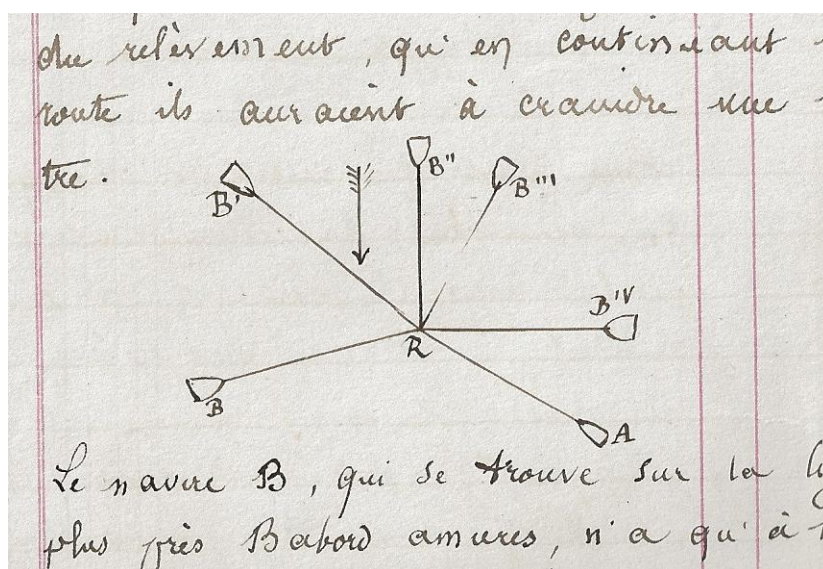
Le relèvement du feu du navire aperçu dès qu'on le voit de la dunette. Enfin, la condition de la grande portée des feux n'étant pas toujours d'une obtention facile ou possible, j'insisterai, en temps de brume pour que, à la voile comme à la vapeur on ne conserve pas des vitesses de 12 à 14 nœuds. En réduisant la vitesse on se donne un champ de vision plus vaste ; c'est difficile à obtenir des paquebots, mais les passagers eux-mêmes réclameront plus de garanties d'existence, si les accidents vont toujours se multipliant. C'est à choisir entre la vitesse et la sûreté. Que les navires de guerre donnent au moins l'exemple de la prudence lorsque leur horizon est très borné ; l'Art. 16 prescrit la réduction de vitesse lorsque le temps est obscur, mais en cas d'accident, poursuit-on les capitaines convaincus de l'avoir enfreint ? La loi ne doit pas rester lettre morte.

II

Cas où la manœuvre nous est imposée

Navires à voiles

Je reprends notre ancienne figure 1 et je vais examiner ce que B, B', B''... doivent faire pour dégager la route de A dès qu'ils ont constaté, par la constance du relèvement, qu'en continuant leur route ils auraient à craindre une rencontre.



Le navire B, qui se trouve sur la ligne du plus près bâbord amure, n'a qu'à laisser porter sur A et lui céder le pas, s'il lui reste une place suffisante pour effectuer son évolution et qu'il n'ait pas trop attendu pour la commencer. Sinon, qu'il contre-braque devant pour arrêter l'aire tout en venant sur tribord. Si d'ailleurs pendant qu'il hésitait, étant encore loin, il voit A faire le mouvement, que nous lui avons conseillé, et découvre le feu vert de A, il n'a plus rien à craindre, il se garde de rien toucher.

Si nous considérons le navire B' qui fait une route directement opposée à A, l'Art. 16 dit que les deux navires doivent venir sur tribord ; B', par son allure, a plus de facilités à se conformer à cette règle, et ne doit donc pas hésiter à se dérouter de sa route, dès qu'il a distingué les feux de A.

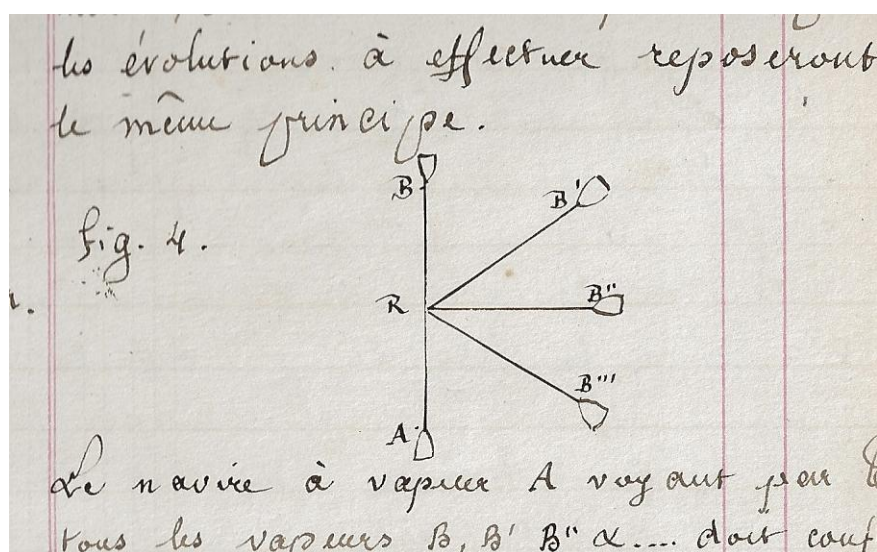
Pour B'' et B''', embarder largement vers A pour bien lui prouver qu'on a l'intention de lui passer derrière ; si l'on est à peu de distance l'un de l'autre, c'est encore de ce côté qu'on aura le plus de chances d'éviter le danger. Qu'on ne se laisse pas effrayer par les apparences ! une construction mathématique faite sur une échelle déterminée, et dans laquelle on tiendra compte des distances, des chemins parcourus dans un temps donné, etc. prouvera jusqu'à l'évidence que si l'abordage est le résultat de cette manœuvre, il sera moins désastreux lorsque des navires se présenteront par la pointe et réussiront peut-être à ne faire que se frôler.

Si le navire est en B^{IV} et que le relèvement de A ne varie pas, qu'il diminue de toile et laisse porter sur l'arrière de A, s'il a assez de place pour effectuer cette évolution, mais il faut être sûr de son affaire avant de la tenter. Autrement qu'il lofe au plus près en diminuant de voiles, qu'il en masque une et au bout de peu de temps A l'aura dépassé.

Navire à vapeur contre un voilier

Si le navire à vapeur découvre un voilier courant de façon à le rencontrer au point de croisement de routes, c'est déjà un indice ou d'une mauvaise surveillance du navire à voiles, ou de son entêtement à user de son droit : ces deux dispositions autant à redouter l'une que l'autre, par suite le vapeur aura tout intérêt à se défier de son vis-à-vis et à lui dégager la place. Diminuer de vitesse sera déjà une excellente précaution, et si elle ne suffit pas, marcher en arrière. Pour les manœuvres à exécuter on pourra se reporter au dernier cas à examiner, celui des deux vapeurs en présence, les évolutions à effectuer reposeront sur le même principe.

Vapeur contre vapeur



Le navire à vapeur A voyant par tribord tous les vapeurs B, B', B'', etc. doit, conformément à l'Art. 14, se déranger de sa route pour leur faire place.

Dès qu'il a vu un feu par tribord, le sentiment de sa responsabilité doit le pénétrer, et avant que les feux de couleur ne l'aient fixé sur la route de B, il doit, par des relèvements, s'être déjà formé une opinion au sujet du danger de collision. Qu'il soit donc tout prêt à manœuvrer dès qu'il aura eu une indication certaine. Si l'horizon est étendu tout devient facile ; dans le cas contraire, il faut qu'il juge rapidement la situation, et il n'y arrivera avec quelque certitude que s'il a étudié la question très souvent. Rien ne s'oublie comme ces choses où l'intelligence, l'adresse, la pratique se prêtent un mutuel concours ; un excellent tireur, qui n'a pas touché un Chassepot depuis plusieurs mois, est obligé de se refaire le doigt et l'œil. Il en est de même du marin en présence de la chose la plus difficile, la plus stupéfiante, la plus remplie d'imprévu que l'homme ait peut-être en ce monde à surmonter. Ne disons pas que la mer est vaste, que les chances de rencontres sont presque nulles ; que de remords pour l'un de nous, s'il trouve sur son chemin une de ces mauvaises chances et qu'il n'ait pas, avant de monter sur la passerelle, songé aux moyens d'en triompher.

Revenons à notre fig. 4 et considérons A et B qui font des routes tout à fait opposées ; tous deux doivent venir à tribord.

Quand le navire aperçu sera à 3 quarts au plus par tribord de la route, diminuer la vitesse et venir sur tribord de manière à passer sur l'arrière de B'. Si le navire à vapeur B' est à 5, 6, 7 quarts de la route et que le relèvement ne change pas ou ait de la tendance à hâler l'avant, stopper et laisser passer en prenant même la précaution de venir sur bâbord d'un ou deux quarts jusqu'à avoir le cap sur une ligne perpendiculaire à celle du relèvement. Si l'on était encore plus près et que ces moyens fussent pas suffisants, marcher en arrière.

Si, au contraire, B'' a une légère tendance à culer, A doit augmenter de vitesse après avoir dirigé sa route sur la perpendiculaire au relèvement de B'' et il suit le relèvement qui doit se décider à culer. S'il y a encore du doute, A qui est responsable, continue à venir sur bâbord jusqu'à présenter l'arrière à B'' et il stoppe, jusqu'à ce que B'' l'ait dépassé.

En présence de B^{IV}, le vapeur A peut encore manœuvrer de la même façon ; le guide sûr, que l'on ne doit jamais négliger d'interroger, c'est le compas de relèvement. Beaucoup de vaisseaux se sont abordés dans nos escadres pour ne pas en avoir suivi les indications.

Courriers relatifs à ce voyage

17 7^{bre} (septembre) 1873, au Commandant de S^t Pierre et Miquelon

Monsieur le Commandant. Le Contre-Amiral commandant en chef la Division navale des Antilles et de Terre Neuve me charge d'avoir l'honneur de vous faire connaître qu'ayant l'intention

de se tenir prêt à appareiller le 23, il donne des ordres à la Magicienne pour recevoir dès le 22 le personnel et le matériel du détachement de disciplinaires que nous sommes chargés de conduire aux Saintes. L'Amiral vous sera donc reconnaissant, Monsieur le Commandant, si vous vouliez bien ordonner le mouvement pour cette époque.

22 8^{bre} (octobre) 1873, Amiral

Amiral,

Vous étant aperçus que nos soutes à biscuits répandaient dans le faux-pont une odeur assez caractéristique de fermentation, nous nous sommes hâtés de faire monter sur le pont tout notre approvisionnement, afin de nous rendre un compte exact de la situation et de porter remède au mal, s'il nous arrivait d'en constater. Cette visite nous a fait découvrir que nos soutes n'avaient pas des parois suffisamment étanches et isolées de la muraille du navire, qu'à la suite des roulis violents éprouvés depuis le départ de France, des suintements s'étant produits à l'arrière, surtout le long du marsouin. La détérioration avait naturellement commencée par le fond, la chaleur de la fermentation aidant, l'humidité s'était réduite en vapeur et venant se condenser sur les parois revêtues de fer blanc, était retombée en pluie sur le biscuit. Dans certaines soutes, celle de tribord avant, par exemple, le centre seul a été trouvé intact, la totalité de la perte, constatée par une commission, s'élève à environ 3 000 kilos.

Il y a lieu de croire qu'un fait analogue a déjà dû se présenter sur la Magicienne, car on a découvert des trous pratiqués en dessous du plancher de la soute, et dont le but était d'assurer la libre circulation de l'eau en dessous de ce plancher.

Depuis notre départ de France, ces ouvertures s'étaient bouchées d'elles-mêmes ; aussi, en soulevant le fond, a-t-on trouvé une épaisseur de 10 ou 15 centimètres d'eau qui répandait une odeur des plus fétides. Pour que nos soutes présentent dans l'avenir quelques garanties il est urgent que le fond soit exhausé de quelques centimètres au-dessus du massif du marsouin et que sur l'avant il soit fait une cloison verticale séparant aussi le biscuit de la partie du navire qui avoisine le trou de l'hélice. Nous avons cru porter un remède suffisant en passant une couche de brai dans la partie inférieure et blanchissant le reste à la chaux ; mais ce matin encore, quoique le navire ne fatiguait pas, j'ai reconnu une légère humidité tout le long de la surface supérieure du marsouin, qui dans l'état actuel, formait une partie du fond de la soute. Le travail indiqué plus haut réduira légèrement le contenu de nos soutes, mais j'estime que c'est le seul moyen de se rendre maître de la voie d'eau. Avant notre départ de New-York nous effectuerons le travail pour tribord et nous aurons ainsi l'espace nécessaire pour mettre à l'abri ce qui nous reste de biscuits ; pendant la traversée des Antilles on fera le reste. J'espère éviter d'autant plus sûrement de nouvelles pertes que, prévenus du danger, nous ferons de fréquentes visites des soutes et ne laisserons plus le mal se développer.

22 9^{bre} (novembre) 1873, Amiral

Amiral,

Par suite de l'avis qui vient d'être donné par le Ministre de la Marine (B.O. 2^e sem. 1873. Page 177) au sujet des Etats de proposition à établir en faveur des marins dignes de participer au legs fait par M^r l'Amiral Rigault de Genouilly, il est de mon devoir de vous signaler le Quartier-maître de manœuvre Rio et le Matelot de 1^{ère} classe Lebras, Chef de pièce, qui, embarqués sur la Magicienne, ont été victimes d'un accident très grave peu de temps après notre départ de France.

Le premier a été amputé d'une jambe, le second a perdu les deux jambes ; ces marins ont été remarquables d'énergie avant, pendant et après l'opération ; on peut même dire que leur moral les a sauvés.

Ces hommes ont été remis par le Kersaint à l'hôpital de Brest, où ils attendent sans doute leur guérison et le règlement de leur pension. Si le Quartier-maître Rio, privé seulement d'une jambe, se trouve en concurrence avec quelques autres marins aussi malheureux que lui, je pense que le Chef de pièce Lebras écartera toute concurrence, et qu'il suffira de le nommer pour lui faire prendre le premier rang de la liste. Permettez-moi, Amiral, de vous recommander chaudement ces deux hommes blessés en service commandé, pendant une manœuvre de mauvais temps, et mis aujourd'hui dans l'impossibilité de gagner leur vie. C'est entrer dans les vues de l'honorable Amiral Rigault que de faire participer des marins aussi énergiques aux généreuses intentions du donataire.

5 jan. (janvier) 1874, Colonel

Mon cher Colonel,

Lorsque plusieurs hommes de la D^{on} (*Déportation*) se sont trouvés arrêtés il y a quelques jours, il y avait parmi eux un homme de la Magicienne, qui, dès le premier moment, s'est plaint d'avoir reçu un coup de poing, dont il portait d'ailleurs la trace. Cet homme a prétendu d'avoir été frappé par vous ; cette assertion est tellement incroyable, que je ne vous en parle que pour savoir si notre marin mérite une augmentation de permission pour son mensonge. Vous ne frappez pas plus dans vos Régiments que nous ne le faisons dans la Marine, et par conséquent...

Monsieur,

Le matelot G. Toussaint ayant été arrêté ce matin, puis relâché, mais ayant manqué son service, j'ai l'honneur de vous prier de me faire savoir quel est le délit qui lui est reproché et qui a mérité cette punition en dehors du corps auquel il appartient.

Mon cher Colonel,

J'avais eu l'honneur d'écrire ce matin à M^r l'officier commandant la Place de Fort-de-France afin de connaître les circonstances dans lesquelles avait été opérée l'arrestation du sieur Toussaint, qui nous avait été rendu sans aucun rapport après deux heures d'incarcération. Je crois devoir vous transmettre une copie de la réponse du commandant de Place, afin que vous puissiez vous-même apprécier si Mr le Capitaine Besson est autorisé à faire punir un de nos hommes au lieu de nous en demander la punition. Je ne doute pas que ce procédé ne soit désapprouvé par vous, mon cher Colonel, et que vous ne soyez disposé à donner des ordres pour que pareilles erreurs de juridictions ne soient plus commises à l'avenir.

Mon cher commandant

Le tableau résultant de la visite qui vient d'être faite de nos poudres renferme évidemment une erreur, qui a échappé à Mr le Capitaine Puel, et à plus forte raison à vous. M^r Lebras m'a en effet tenu au courant de l'opinion de la Commission dès le début de la visite, et j'ai su par lui ce que vous m'avez d'ailleurs laissé entrevoir plus tard. Que la poudre de 1855 et 1856 (environ 1000 gargousses) était réduite en pulvérin, ne remplissait aucune des conditions des poudres de guerre, et méritait de la part de la Commission et de M^r le Capitaine l'opinion qu'elle était inférieure à la poudre de salut. Je ne puis donc attribuer qu'à une erreur du secrétaire le tableau que je reçois à l'instant, et qui porte toutes nos poudres dans la colonne en bon état. Comme l'avenir nous est toujours inconnu et que le Règlement qui impose la visite me donnerait une grande responsabilité si, dans le doute que la commission a fait naître, je ne sollicitais une rectification, que vous serez certainement heureux de faire effectuer, j'ai l'honneur de vous prier, mon cher Commandant, de me fixer sur cette question capitale.

Veuillez me pardonner tout le tracas que le Règlement me force à vous donner, et agréer...

Sous le dernier passage qui est collé par-dessus, se trouve le brouillon de la fin de la lettre qui fut corrigé par l'auteur :

... J'ai l'honneur de vous prier de faire rechercher si Mr Puel n'a pas signé le procès-verbal sans le lire, car pour moi je n'admettrai jamais que ces poudres vues par Mr Lebras soient en bon état, et je demanderai le cas échéant, une commission supérieure.

... Les navires, qui surveillent la pêche à Terre-Neuve, ont l'occasion de visiter des pays voisins faisant partie de la confédération Américaine ou appartenant au Dominion. On appelle ainsi les anciennes colonies Anglaises (Canada, Cap Breton, Nouveau Brunswick) auxquelles la métropole a accordé un gouvernement autonome, et qui, tout en conservant le pavillon et l'esprit anglais, jouissent d'une indépendance qui fait la fortune de tous ces pays.

Directeur Artillerie

Monsieur, j'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre de ce jour, qui complète et explique le procès-verbal de visite des poudres. Du moment que poudre en bon état, veut dire poudre qui peut encore servir, nous sommes d'accord et je vais me contenter d'annexer votre interprétation à la pièce fournie par...

Fin du document. Le commentaire quelque peu ironique de Emile-Charles Guépratte fait remarquer « qu'une poudre qui peut exploser restera une poudre bonne pour le service » malgré les risques évidents. Quant à la dangerosité de ces poudres mal conservées, la Marine ne prendra des mesures efficaces qu'après les explosions du cuirassé Léna le 12 mars 1907 et celle du cuirassé Liberté le 25 septembre 1911 qui firent de nombreuses victimes.

Caractéristiques et historique de la Magicienne

Deux Frégates de 2^e rang de la classe Magicienne sur plans de De Roussel ont été construites à Toulon, la Magicienne et la Thémis. Leurs constructions fut longue, elle dura respectivement 16 et 15 ans. Ce retard est dû à leur transformation en frégate à propulsion mixte, voile et vapeur, suivant les directives de l'ingénieur Dupuy de Lôme, qui fut en 1857 nommé à la direction des constructions navales et du matériel au Ministère de la Marine.

La mission ici rapportée de la Magicienne, appartenant à la Division navale des Antilles et de Terre-Neuve, se déroula du 18 juillet 1873 au 28 mars 1875.

Nom	chantier	sur cale	lancement	en service	rayé
Magicienne	Toulon	26-6-1845	26-12-1861	8-1-1862	19-4-1886
Thémis	Toulon	4-1847	29-4-1862	21-11-1862	7-11-1882

Caractéristiques

Dimensions : à l'origine : 52 x 14 x 6.20 x 7.06 (C.) m, en 1862 75.69 x 14.40 x 6.38 m

Déplacement : à l'origine : 2 183 t ; puis : 3 408 t

Vitesse : 11.21 n

Effectif : à l'origine : 441, puis : 415 h

Propulsion : 1 hélice à puits - machine Marseille de 480 chn, 1400 che - charbon : 450 t

6 chaudières tubulaires ; hélice double bipale de 5,2 m de diamètre ; puits d'hélice ;

(Magicienne : 12 n à 51 t/mn pour une pression de 2,05 atm et une puissance de 1280 chi, la consommation étant de 2,18 kg/chi/h.

Voilure : 2 177 m² (3 mâts carré)

Rayon d'action : 3 300 N à 10 n

Armement :

Magicienne :

origine : batterie : 28x30 - gaillard : 4x16cm obus. +18x30 caronades

1862 : batterie : 24x16cm - gaillard : 4x16cm

1869 : batterie : 8x16 cm rayés + 18x30 NR1 - gaillard : 6x16 cm

1873 : batterie : 24x16cm (Mol 158) - gaillard : 1x12 + 4x4 (pour embarcations)

1872 : batterie : 12x16 cm rayé mod. 1867 - gaillard : 4x16 cm id.

1879 : batterie : 16x14cm - gaillard : 4x14cm + 4 Hotchkiss

Thémis :

1865 : batterie : 24x16cm - gaillard : 4x16cm

1872 : batterie : 12x16cm - gaillard : 6x16cm

Historique de la Magicienne

1857 : transformée pour la vapeur en propulsion mixte avant son lancement.

6-4-1860 : appareille de Singapour pour la Chine avec une partie du 102^e de ligne.

14-8-1863 : appareillage de Toulon pour Alger et le Pirée.

1864 : accompagne le roi de Grèce aux îles Ioniennes.

14-3-1865 : à Beyrouth, venant du Pirée.

8-9-1865 : départ de Chypre pour Toulon.

9-9-1865 : avarie de machine - retourne à Toulon sans machine.

28-4-1866 : appareille de Toulon pour la division navale d'Amérique du Sud.

6-1-1866 : arrivée en rade de Rio.

8-1-1868 : en rade de Rio, à destination de Montevideo.

2-4-1868 : arrivée à Montevideo (CA Coupvent-Desbois).

6-1868 : retour en France.

10-1-1869 : sortie de bassin (Brest ou Lorient ?).

10-1869 : appareillage de Lorient pour la division navale d'Amérique du Nord.

8-1-1870 : à Fort-de-France.

11-6-1870 : à New-York.

21-3-1871 : à Toul, venant d'Alger (CV Vicary).

11-1871 : rentre à Lorient.

25-2-1871 : à Fort de France.

1872 : grosses réparations jusqu'en août 1873.

15-8-1873 : division navale des Antilles et d'Amérique du Sud (CV Guépratte)

1-9-1875 : à Brest.

1876 : en réparation à Brest.

9-12-1876 : division navale d'Amérique du Sud.

29-4-1879 : retour à Rochefort.

1874-75 : station des Antilles et Terre-Neuve.

1877 : navire amiral à Tahiti.

15-8-1877 : tentative de renflouement de la goélette Mésange (Marquises).

10-1878 : retour en France.

30-1-1877 : appareillage de Montevideo pour Valparaíso.

1880 : Antilles.

1886 : bâtiment central de réserve.

1895 : renommé Sémiramis, bâtiment central à Landévennec. Sémiramis était une reine assyrienne qui avait une réputation de magicienne.

1899 : rebaptisé Magicienne.

1900 : démolition

Charles-Emile Guépratte

- ❖ Le manuscrit de ces Notes de Voyage a été écrit par Charles-Emile Guépratte, capitaine de vaisseau, né à Brest le 5 janvier 1826 et décédé à Brest le 9 mai 1894. Entré dans la Marine en 1841, sorti second du Borda, Il termina sa carrière au commandement de l'Ecole Navale de 1877 à 1879. Il épousa en 1851 Eugénie Jéhenne, fille de l'Amiral Aimable Constant Jéhenne. Ils eurent six enfants dont Emile Paul Amable Guépratte, né à Granville en 1856 et décédé à Brest en 1939. Amiral, commandant la Flotte française aux Dardanelles, il fut nommé préfet maritime de Bizerte et élu plusieurs fois député de Brest.

Ce manuscrit, rédigé par Charles-Emile Guépratte, a été mis sur fichier et mis à jour par François-Xavier Guédet-Guépratte à Reims le 22 janvier 2021.