

# L'ILLUSTRATION,

## JOURNAL UNIVERSEL.



Ab. pour Paris, 3 mois, 8 fr. — 6 mois, 16 fr. — Un an, 30 fr.  
 Prix de chaque N<sup>o</sup>, 75 c. — La collection mensuelle, br., 2 fr. 75.

N<sup>o</sup> 237. VOL. X. — SAMEDI 29 JANVIER 1848  
 Bureaux : rue Richelieu, 60.

Ab. pour les dép., — 3 mois, 9 fr. — 6 mois, 17 fr. — Un an, 32 fr.  
 Ab. pour l'étranger, — 40 — 20 — 40.

### SOMMAIRE.

**Histoire de la semaine.** Place du Palais de Justice de Palerme. — **Courrier de Paris.** — Chemin de fer d'Avignon à Marseille. Avignon en amont; calvaire d'Avignon; Avignon en aval du pont Saint-Benezet; viaduc de la Durane, situé entre Avignon et Beaucaire; château de Beaucaire; Tarazon; embarras d'Arles; théâtre antique, à Arles; place d'Arles; cloître Saint-Trophyme, à

Arles; viaduc d'Arles; Miramas; viaduc de la Touloubre, à Saint-Chamas; pont Flavian, à Saint-Chamas; viaduc de Baou, entre Roignac et Vitrolles; ermitage de Vitrolles; entrée du tunnel de la Nerthe; viaduc de château Follet; château des Tours; viaduc des Aygallades; le fort de La Garde; vue de Marseille; carte du parcours du chemin de fer d'Avignon à Marseille. — **Chronique marseillaise.** — **Annales.** — **Nécrologie.** Miss Caroline-Frédérique Herschell. Une Gravure. — **Principales publications de la semaine.** — **Rebus.**

### Histoire de la Semaine.

Nos luttes parlementaires deviennent de jour en jour plus vives, les événements extérieurs de jour en jour plus menaçants. Palerme, Naples, attireraient tous les regards, si le Palais-Bourbon n'exigeait pas une bonne part de notre attention.

Après l'orageuse et pénible discussion sur les marchés révélatés par le mémoire Petit, sur le lieu où ces trafics se fai-



Place du Palais de Justice à Palerme.

saient, sur la part qu'y prenait le ministre politique du cabinet, après la justification tentée par M. Guizot, les répliques si vives et si embarrassantes de MM. Odilon Barrot et Du-faure; après le vote de l'ordre du jour condamnant ces abus, mais léguant la confiance qu'ils ne se pourraient plus renouveler, la Chambre est entrée dans la discussion de l'adresse. Elle a été ouverte par les discours de deux conservateurs, sept ans fidèles au cabinet, mais venant déclarer ne pouvoir pas lui prêter plus longtemps leur appui. La démar-che de MM. Darblay et Desmousseaux de Givré a causé une vive irritation aux journaux du ministère, mais elle a rendu quelque espoir aux hommes qui font des vœux pour que la

politique qui nous régit subisse des modifications profondes, et pour que ces changements si désirables, si désirés, puissent s'accomplir sans secousse et sans autre révolution qu'une révolution parlementaire. C'est si bien là la préoccupation presque universelle, qu'au milieu des émotions entraînantés qu'ont fait naître les plus illustres orateurs sur la situation financière qu'une administration malhabile nous a faite, sur la politique contraire à son origine et à ses intérêts que notre gouvernement suit à l'extérieur, tout le monde, d'un commun accord, semble s'être donné rendez-vous sur un amendement de M. Darblay, complété par un autre conservateur dissident, M. Sallandrouze.

L'imprévu obtient souvent la plus large part dans les campagnes parlementaires; mais jusqu'ici c'est sur le paragraphe relatif à la réforme que la lutte la plus décisive semble devoir s'engager, et que la question de cabinet semble devoir être posée si le ministère ne l'évade pas.

**ABD-EL-KADER ET SES CO-PRISONNIERS.** — Depuis qu'il était renfermé au fort Lamalque, on remarquait un grand affaiblissement moral chez Abd-el-Kader, qui a d'ailleurs d'autres motifs d'inquiétude, et l'on a cru sans doute qu'il était au moins sans nécessité de priver l'ex-émir de la présence de personnes qui ont voulu partager son infortune dans l'espoir de le suivre en tous lieux. Le gouvernement a donc décidé



que les Arabes de la suite de l'émir, qui avaient été envoyés au fort Malboussou, iraient immédiatement rejoindre leurs compagnons d'exil au fort Lamalgue, et des ordres en conséquence émis les 16 à l'antirite militaire de Toulon, cette réunion s'est opérée le 17. Ces Arabes ont été embarqués au Casigneau sur des canots qui ont été transportés près le fort Saint-Louis, tandis que des prolonges de l'artillerie charrièrent leurs bagages. Vers les dix heures du matin, le convoi était rendu à destination. Des personnes qui se trouvaient à la première entrevue d'Abd-el-Kader avec les Arabes que l'on avait séparés de lui disent qu'il leur serait impossible de décrire les scènes touchantes auxquelles elles ont assisté.

Abd-el-Kader était prévenu, et dès que les Arabes sont entrés dans le fort Lamalgue, il a paru au haut de l'escalier. Aussitôt tous ses coreligionnaires se sont précipités vers lui; la plupart se sont jetés à ses pieds, qu'ils ont baisés; d'autres baisaient son lumineux, tous avaient les larmes aux yeux. Bien certainement ces Arabes désespéraient de revoir l'émir, comme ce dernier croyait avoir été séparé d'eux pour toujours dans ce monde. Maintenant la captivité sera moins dure à Abd-el-Kader. Au reste, il paraît certain que l'ex-émir doit rester peu de temps au fort Lamalgue.

AFRIQUE OCCIDENTALE. — Quatre sœurs du couvent de l'immaculée Conception de Castres (Tarn) se sont embarquées à Brest, le 24 du mois dernier, sur le bâtiment de l'Etat *l'Infatigable*, pour se rendre en Guinée (Afrique), où elles vont, sous la direction de M. Truffet, vicaire apostolique des deux Guinées, se livrer à l'éducation des nègresses et au soin de ces malades indigènes.

De concert avec les prêtres de la Congrégation du Saint-Cœur de Marie d'Amiens, à laquelle appartient M. Truffet, ces quatre religieuses vont travailler à la moralisation de la côte occidentale d'Afrique, qui s'étend depuis la Sénégambie jusqu'au cap de Bonne-Espérance S. S. Pie IX, en donnant l'institution canonique à M. Truffet, lui a confié la mission de tout ce vaste pays, qui a été divisé en cinq vicariats ou évêchés, dont pour le moment ce vénérable prêtre a seule la juridiction. Chacun de ces vicariats ou évêchés est plus grand que toute la France. Cette immense région est habitée par des peuples noirs qui vivent dans le plus honteux abrutissement, sans culte, sans religion, sans aucune connaissance de Dieu.

ANGLETERRE ET COLONIES ANGLAISES. — On lisait dans le *Morning-Herald* du 22 :

« C'est avec un grand plaisir que nous rendons de nouveau justice à la brave marine française, en la remerciant de l'appui noble et généreux qu'elle a prêté aux officiers et à l'équipage de l'infortuné *Snake*, lorsque ce vaisseau fut jeté à la côte de Mozambique. Nous devons en dire autant relativement au naufrage de *l'Avenger*. Dans ces deux circonstances, la marine française a agi de la manière la plus honorable pour le pays, et nous sommes convaincus que l'armée et la marine britannique s'empresseront de lui témoigner la reconnaissance à laquelle elle a droit. »

— Les derniers avis du cap de Bonne-Espérance portent que le chef Sandilla, l'Abd-el-Kader de ces parages, a été pris par les troupes anglaises et conduit à Graham's-Town par un détachement de dragons. Cette capture paraît devoir mettre fin à la guerre entre le gouvernement colonial et les Cafres.

— Les Anglais viennent de s'établir à Torro, petit port situé sur l'Océan Indien, à l'entrée du golfe Persique. La prise de possession de ce point, très-favorable au commerce, a eu lieu par les ordres du gouverneur d'Aden. On sait que cette ville a été mise, depuis quelques mois, dans un état formidable de défense; qu'on y a établi un arsenal des ateliers militaires et que, d'après les plans adoptés, son port va être agrandi et creusé. L'ensemble de ces travaux gigantesques, conduits avec une grande activité, doit être terminé dans un an. On assure qu'Aden sera érigé officiellement en chef-lieu des établissements anglais de la mer Rouge et du golfe Persique.

ESPAGNE. — L'ovation silencieuse, mais significative, dont le général Espartaco a été l'objet de la part de la population de Madrid, qui se rendait chaque jour sous ses fenêtres dans la semaine qui a suivi son retour dans cette capitale, causait évidemment un vil déplaisir au ministère espagnol.

À l'embouchure de la Moulouia, qui s'élève, comme on le sait, le territoire algérien de l'empire du Maroc, se trouvent, dans la Méditerranée, trois petits rochers, arides sans végétation et sans eau. Il y a quelque temps que les journaux espagnols annonçaient que le gouvernement français était en pourparlers avec l'empereur du Maroc pour obtenir l'cession de ces îlots, appelés îles Zaffarines. Les feuilles de Madrid témoignèrent à cette occasion une grande émotion feinte ou vraie, contestèrent la propriété de ces rocs à Abd-er-Rhaman, et virent dans l'intention supposée à la France une menace de cette nation contre les provinces espagnoles de la côte d'Afrique. Encore une fois, que cela fut sérieux ou joué, spontané ou inspiré par les maîtres de Gibraltar, nous n'y fîmes pas attention. Mais voilà que le 4 de ce mois est partie du port de Malaga une expédition qu'on y préparait depuis quelques jours, et que commandait le capitaine général Soriano, venu de Grenade, où le trop heureux conquérant a été, on le sait, relégué à la suite de ses succès de Madrid. Selon les uns, cette expédition n'a été inventée que pour le faire marcher où il faut; selon les autres, ce n'est qu'un moyen de l'éloigner davantage et de le préparer à se rendre plus tard aux Philippines. Quoi qu'il en soit, après avoir relâché dans le port de Mellilla, qui n'en est qu'à deux lieues, le 6, à neuf heures et demie du matin, l'escadrière vint mouiller dans le port que nous venons de désigner, les îles Zaffarines. On fit planter un drapeau sur l'île du milieu, et l'on y déploya. On procéda ensuite au baptême des îles; celle du centre reçut le nom d'Isabelle II, celle de l'est le nom de *l'île du Roi*, celle de l'ouest le nom de *l'île du Congrès*.

PORTUGAL. — Le *Times* du 17 a publié, dans sa correspondance de Lisbonne en date du 9, les réponses des envois de France, d'Angleterre et d'Espagne, à la notification de

l'ouverture des cortès par le gouvernement portugais. Ce gouvernement déclarait que l'ouverture des cortès formait le complément du protocole de Londres en date du 21 mai dernier, et que dès lors ce protocole se trouvait accompli. Les réponses de MM. de Varemés et de La Torre Aylon ne renfermaient qu'un accusé de réception et des témoignages de bon vouloir. Celle de l'envoyé anglais, sir Hamilton Seymour, présente une réserve importante et ainsi conçue : « Vous m'informez que les cortès étant converties, le protocole du 21 mai se trouve dès à présent complètement exécuté, d'après l'opinion du gouvernement de Sa Majesté Très-Fidèle. Je dois vous faire observer que je ne suis pas en mesure d'indiquer à Votre excellence (au duc de Saldanha) jusqu'à quel point cette opinion se trouvera d'accord avec celle du gouvernement de S. M. Britannique. Quant aux actes qui ont précédé l'ouverture des cortès, il n'est pas probable que l'opinion du gouvernement de S. M. sur ce point ne soit transmise avant que de nouvelles communications aient été échangées avec les cabinets de Paris et de Madrid. »

DEUX-SICILES. — Les journaux de Marseille et le *Journal des Débats* ont publié des correspondances de Naples annonçant que plusieurs villes de la Sicile se sont soulevées en même temps le 12 janvier, jour de la fête du roi de Naples, moment fixé pour un soulèvement si les réformes demandées au gouvernement n'étaient pas accordées. Dès le 8 on regardait le gouvernement comme résolu à ne faire aucune concession. On prit ses mesures en conséquence; le signal devait être donné par Palerme. La police présentait cette agitation, et dans la nuit du 9 plusieurs notabilités de cette ville furent mises en arrestation, entre autres MM. le prince Florenza, le chevalier Amari, François Ferrari et vingt autres. Le comte Acceto devait aussi être arrêté; mais une maladie des sires empêcha l'exécution de l'ordre qui le concernait. — Des manifestes furent expédiés dans toutes les directions de l'île.

Le lieutenant du roi d'abord fait entendre des paroles de conciliation. A ce moment, le paquebot le *Vésuve* mouilla dans le port; il a été expédié immédiatement pour Naples, où il allait demander des renforts. Le soir, à sept heures, des montagnards, au nombre de 7 à 8,000, entraient dans la ville en bon ordre et bien armés.

A Trapani, à Catane et dans plusieurs autres villes de l'île, le mouvement de la population a été tout aussi décidé que celui de Palerme.

Le *Vésuve* est arrivé à Naples le 15. Le lendemain 14, le roi Ferdinand a fait embarquer dix bataillons de 600 hommes chacun et de l'artillerie pour aller combattre cette insurrection. Ces troupes de renfort ont pu débarquer, mais elles n'avaient pas, le 17, comprimé l'insurrection, et le comte d'Aquila, chef de l'escadre, qui les avait portées, avait de recourir au bombardement de Palerme, est venu prendre de nouveaux les ordres du roi, qui s'est rendu à son bord, a conféré avec lui, et lui a donné, en le réexpédiant de nouveau, des ordres que nous ne tarderons pas à connaître.

PARME. — On lisait dans la *Patris* du 11 janvier que les Autrichiens qui se trouvaient à Parme en étaient partis avec les restes mortels de l'archiduchesse, et dans la *Gazette piémontaise* du 14, que le 8 les troupes du duc de Parme avaient pris légalement possession de Pontremoli. Ce journal ajoutait que les mouvements des troupes autrichiennes dans le duché de Modène entretenaient l'agitation en Toscane, et qu'à Pise et à Lucques il y a eu des démonstrations analogues à celles qui avaient eu lieu à Livourne.

ROYAUME LOMBARDO-VÉNITIEN. — Le 17, on a affiché à Milan une proclamation datée de Vienne, le 9, et dans laquelle l'empereur d'Autriche annonce qu'il compte sur la fidélité, la discipline et le courage de son armée pour continuer à assurer le bonheur de ses sujets italiens. Cette armée, par suite des renforts qu'elle a reçus, compte aujourd'hui cent mille hommes.

PIEMONTE. — Dans la *Gazette de Gènes*, journal officiel, on lit à qu'à l'exemple de ce qui se fait par les puissances limitrophes, le roi de Piémont a cru devoir appeler sous les armes divers contingents pour les répartir dans les garnisons. »

SUISSE. — La diète a passé à l'ordre du jour sur la note remise à son président par le nonce de Pie IX, et l'on a annoncé que Sa Sainteté, reconnaissant qu'elle avait été abusée par son ambassadeur, l'a rappelé et lui a donné un successeur. — Outre cette note, une autre, rédigée en commun, a été remise par les ambassadeurs de France, d'Autriche et de Prusse, note hostile avec laquelle contraste un *memorandum* bienveillant remis au nom de son gouvernement par sir Stralford-Canning.

PRUSSE. — Le roi de Prusse a réuni le comité permanent de la diète, afin de lui soumettre un nouveau code pénal pour tout le royaume. Dans les discours d'ouverture prononcé par le duc de Bodelschwingh, le roi manifesta l'espoir que la province rhénane ferait le sacrifice du code français en faveur du principe d'unité.

SUÈDE. — On lit dans une lettre de Stockholm du 7 que le comité des états suédois a pris la résolution de mettre le ministère en accusation. Le fait qui motivait cette décision serait un achat de bâtiments que le gouvernement aurait fait sans l'assentiment et à l'insu des états pour y transporter les ateliers de la monnaie royale.

AFFAIRE MORTIER. — Les trois médecins, nommés par le tribunal pour examiner l'état mental de M. le comte Mortier et faire leur rapport, ont conclu à l'unanimité à ce que le malade continuât à demeurer dans la maison de santé où il est traité.

NAUFRAGES. — L'*Libertaria*, venu d'Amérique, a apporté la nouvelle de deux sinistres ou explosions de deux bateaux à vapeur américains. Le steamer *Johnson*, freté pour Wheeling, a sauté le 29 décembre, avec une explosion terrible, près de Maysville. Il y avait des défauts dans la machine. Soixante à soixante-dix personnes ont été tuées sur la place; un grand nombre de passagers ont été blessés grièvement. Le progrès des flammes, après l'explosion, a été si rapide, que le bâtiment a été consumé en peu de temps. Sur cent

soixante passagers, le quart seulement a été sauvé ou n'a pas été atteint. Cet événement est arrivé sur l'Ohio. Le steamer *Westwood* a fait également explosion. Il y avait peu de monde à bord. Douze à quinze personnes ont péri.

— On écrit de New-York, le 15 janvier :  
— On a reçu des détails positifs sur le naufrage du navire du Havre le *Louis-Philippe*. Après avoir perdu son gouvernail et touché sur des rochers, ce bâtiment s'échoua au sud de Nantuket. De cinquante passagers qu'il avait à bord, quinze, plus le capitaine, sa femme, deux enfants et quelques hommes de l'équipage, ont péri avant qu'on ait pu leur porter secours. Les autres ont été sauvés. On est parvenu à remorquer ce bâtiment, qui est attendu à New-York pour décharger sa cargaison, consistant en quincaillerie, soieries et nouveautés. Une partie des marchandises doit être avariée, l'eau ayant pénétré dans la cale. »

NECROLOGIE. — M. Costé, membre de la chambre des députés, président de chambre à la cour royale de Nancy; — MM. Ribard, ancien maire de Rouen, Lespérat, Grand, Baucou, conseiller-maire à la cour des comptes, tous anciens députés, viennent de mourir. — M. Girod, de l'assemblée législative, et M. Wautelet, du conseil des cinquante, sont morts également, le premier à quatre-vingt-quatre ans, le second à quatre-vingt-six.

En Angleterre, le lord comte Powis, chevalier de l'ordre de la Jarretière, a été tué à la chasse par un de ses fils. — M. Isaac d'Israëli, auteur des *Curiosités de la Littérature et des Anecdotes de la Littérature*, est mort à l'âge de quatre-vingt-deux ans. Il laisse un fils, également auteur, M. d'Israëli, membre du parlement, un des chefs de la Jeune Angleterre.

## Courrier de Paris.

On a beaucoup parlé et on parle encore de la fête de nuit qui a eu lieu dans le palais de cristal du Jardin d'Hyver. C'était un lieu de bienfaisance, le premier de la saison à peu près, et il est vraiment heureux pour les riches et les élégants de ce monde que les pauvres viennent de temps en temps leur faire l'aumône de quelques plaisirs. Que deviendraient nos mondains si cette ressource leur manquait? Jamais janvier ne fut plus maussade; il a la mine d'un carême-prenant, et le concert lui-même ne l'arrache pas à sa léthargie. Dans ce moment d'aillers, les virtuoses de tribune font du tort aux autres, et il est peu de réunions qui n'offrent leur côté gauche et leur centre droit, où l'on discute l'adresse en amateur, si bien que les démentés de la Chambre se retrouvent dans le salon.

Mais dispensons-nous de vous décrire cette fête, il est des merveilles que l'imagination peut rêver et que la plume ne saurait rendre, et puis les poèmes descriptifs ne sont pas de notre compétence. On a dit que jamais l'assistance n'avait été plus nombreuse, la recette par conséquent plus productive, et les pensionnaires de l'ancienne liste civile, dont la mort éclaircit chaque jour les rangs, doivent se trouver à leur aise. Dans les derniers temps de la restauration, une fête, instituée dans le but à peu près pareil, avait fini par enrichir complètement les nécessiteux au soulagement desquels on l'avait destinée, et le dernier survivant allait recueillir le montant de l'annuë dans son propre équipage. Un autre bal de bienfaisance est annoncé pour la semaine prochaine au Jardin d'Hyver; il sera donné par l'association des artistes peintres au bénéfice de sa caisse de secours; en attendant le plaisir pris par souscription, cette société vous convie à un plaisir *gratis*; elle vient d'ouvrir son exposition annuelle au bazar Bonne-Nouvelle. Nous n'aimons pas assez les nomenclatures pour enregistrer ici toutes les œuvres brillantes qui y figurent ainsi que le nom de leurs auteurs et propriétaires actuels; il suffira de dire que le nombre des toiles s'élève à cent soixante, et que les amateurs les plus distingués se sont empressés de dépouiller leurs galeries pour enrichir cette exposition. Toutes les écoles et tous les âges de la peinture s'y trouvent en présence, et méritent bien que chacun tente son petit voyage à la découverte de tant de bijoux.

Après les artistes, le Jardin d'Hyver, où la bienfaisance fleurit toujours, s'ouvrira aux réfugiés politiques de toutes les nuances; les circonstances ne se prêtent malheureusement que trop aux émigrations; cependant le plus influent de nos ministres, sollicité en faveur de quelques-uns de ces exilés, dont le pays a conquis depuis longtemps les sympathies de la France, leur opposait hier le veto de l'indifférence, et Hellénus, le plus grand ministre financier de la restauration, « Je ne comprends pas l'intérêt qu'on témoigne aux individus de cette localité. »

Les danses bienfaisantes ont ramené les loteries de charité, les tombolas redonnevint à la mode; les femmes y gagnent des parures et des colifichets qu'elles échangeant bien vite contre des buns de pain ou des vêtements qu'elles distribuent à l'indigence; de leur côté, en échange de l'or qu'ils sèment sur ce tapis, les hommes recueillent le miel des sourires et la manne des compliments. Cela suffit aux réservés, mais il en est de harlis qui ne lâchent le lot que le sort leur alloue qu'au prix de quelque compensation. A la soirée donnée lundi par madame X..., un de nos diplomates, gratifié d'un charmant tison brodé par la main d'une fée, et dont l'enchère fut poussée jusqu'à mille francs, ne voulait pas s'en dessaisir: « Mais enfin, que désirez-vous en échange? lui dit la maîtresse de la maison. — Rien qu'une mèche... — De mes cheveux?... Allons, coupez vous-même, » ajouta la jeune femme en lui présentant des ciseaux, et les mille francs furent envoyés au bureau de charité de l'arrondissement. Des indifférents ont prévu depuis cet homme aimable que madame X..., achetant ses cheveux, a fort bien pu lui en vendre.

Dans quelques hôtels de la rive gauche, les maîtres se procurent un plaisir économique; ils se font amener les petits sujets de la reine Pomaré, qui contribuent par leurs grâces



sauvages à l'ornement de la société. Les deux plus jeunes sont des jumeaux. « Ils se ressemblent, disait-on à V., comme deux gouttes d'eau. — Vous voulez dire comme deux gouttes de lait, surtout l'aîné. »

La justice correctionnelle qui chôma depuis quelque temps va se rattacher, et la police lui ménage des provisions. Les cages de la Conciergerie regorgent de filons; la rude saison qui nous afflige explique malheureusement cette abondance; l'un de ces misérables, grand consommateur de diners à trente-deux sous, que l'on arrêtait nanti d'une pièce d'argenterie, a reconnu que depuis longtemps il ne vivait que du produit de sa chasse aux couverts. Ce Nemrod d'un nouveau genre, exerçant, à ce qu'il paraît, dans toute l'étendue du terme, comprenant les chapeaux dans les objets de son industrie. La mise de quelques-uns de ces vœux ira parfois un singulier contraste avec la valeur de l'objet soustrait; on va de ces industriels en fin de lin et la bourse bien garnie, à disputer énergiquement aux agents chargés de les saisir la possession d'un objet de très-médiocre valeur qu'ils venaient d'enlever. Hier encore, l'un d'eux s'enfuyait avec un pain en gurland, lorsqu'il fut arrêté; sa résistance ayant été longue et opiniâtre, on lui demanda le motif; il s'agissait d'une corrompue, on lui répondit-il en riant. On sait que l'agressif d'une corrompue il y répondit-il en riant. On sait que ses lois et ses règles comme toute autre à laquelle il ne manque guère que la patente; c'est conformément à ces sentiments que le plus naïf des malheureux jugés cette semaine terminait son allocution au tribunal par ces mots adressés à son avocat: « J'ai fait mon métier, maintenant faites le vôtre. »

Passer l'un bandit à Giselle et Paquita, quel saut! Mais enfin l'affaire a fait assez de bruit pour qu'on la mentionne. Carlotta Grisi, traduite à la barre d'un tribunal, s'est vue condamnée à payer à son directeur 10,000 francs de dommages-intérêts. Quelle danse! allez-vous dire; les sylphides ont donc parfois l'humeur aussi légère que le miel; vous les tenez aujourd'hui, et puis le lendemain le bel oiseau s'est envolé; l'ombre a glissé entre vos doigts. On parcourt en vain les bosquets de l'endroit, on appelle Giselle avec les supplications les plus touchantes, mais elle a déjà franchi les monts et les mers, et l'on apprend un beau jour qu'elle continue à battre des entrechats triples dans la ville aux sept collines. « Mais, s'écrie la belle, effarouchée de la sentence, les Romains n'ont pas voulu me lâcher; ils ont dételé mes chevaux, et je me suis vue consignée à la porte du Peuple. » Cependant que voulez-vous que Terpsichore ait tiré de Hébé? Les sourires, les séductions, les entrechats montés et les pirouettes, rien n'y a fait; et Giselle paiera les pots cassés, ni plus ni moins qu'une simple mortelle. Mais comme elle est bonne d'âme et qu'elle plane au-dessus de toutes ces petites considérations dont la justice s'embarasse, Giselle n'a conservé nulle rancune, et la preuve, c'est que demain, ce soir peut-être, elle paraîtra dans un ballet nouveau, les *Cinq Scier*.

En attendant, nous arrivons au *Puff* de M. Scribe. Au premier aspect, ce *Puff* vous a des allures de matamore, et l'on est tenté de prendre ceci pour une matresse comédie; elle trahie dans le *vif* et y va de main morte; elle dit son fait à tout le monde: l'homme d'Etat, l'écervain, l'industriel, l'orateur, le financier et le magistrat passent à l'envi sous ses fourches caudines. Vous croyez à l'habileté de ce parvenu, à la science de ce savant paténé, à la clarté de ce philanthrope, au cœur d'or de cette dame quézûne et patronesse, allez donc, un *puff*! Le *puff*, dit notre auteur, est l'art de semer et de faire éclore et mûrir à son profit un grain dont le germe n'existe pas; c'est le mensonge passé à l'état de spéculation, mis à la portée de tout le monde, et que chacun exploite à son gré et fait circuler pour les besoins et l'agrément de la société. Cette manière d'entendre le *puff* et de l'interpréter n'est-elle pas un peu générale, et que penchez-vous de la vraisemblance d'une peinture qui enveloppe tous nos contemporains dans son anathème, et ne laisse à personne la ressource de l'exception? Quoi! l'habilitation, le désintéressement, l'amour, l'amitié, tous les plus nobles sentiments, toutes ces grandes énergies du cœur, toutes des *puffs*! Notre pauvre bas-monde est bien nommé; c'est la patrie du charlatanisme, la terre promise des intriguants et des fripons; loyauté, bonté, dévouement, autant d'apparences et de grimaces dont il faut se délier: le *puff* est là-dessous. Ainsi le veut la morale de M. Scribe, qui n'est pas précisément celle de Candide; il est vrai qu'il s'agit d'une morale de comédie.

Si M. Scribe ne dissimule guère le peu de sympathie qu'il éprouve pour notre espèce, et le maigre cas qu'il en fait, il faut lui rendre néanmoins cette justice, que jamais sa répugnance ne monte jusqu'à l'indignation. En sa qualité d'auteur comique, le procédé qu'il affectionne et la grande veine qu'il exploite, c'est la raillerie. On sait aussi que, fidèle à cet esprit de justice distributive dont il a donné plus d'une preuve, notamment dans *Bertrand et Baton*, il réserve ses traits les plus piquants pour les vicieuses; c'est contre les dupes qu'il dirige son feu le plus vil, et que son artillerie tonne avec le plus de fracas; on dirait qu'il se plaît à *l'exiler avec les loups*, et que ce qu'il y a de généreux parfois dans ses épiques, n'y figure que pour le besoin de la situation. Dans ces moments-là, le spirituel écrivain fait son *puff* et sa réclamation philosophique tout comme un autre.

Même dans cette nouvelle pièce, qui le prend d'abord sur un ton si haut avec notre temps, on s'aperçoit bien vite que M. Scribe n'a pas dérogé à ses vieilles habitudes; s'il gronde par-ci par-là dans le dialogue, il s'adonne singulièrement dans l'action, et ses caractères ou machines à *puff* ne donnent lieu à aucun cas pendable. Le charlatanisme de ces personnages est d'une grande innocence, et ce sont des intriguants à la fleur d'orange. Trez-vous, par exemple, jeter la pierre à M. Pouflard, le libraire qui a acheté cent écus un manuscrit qu'il dit avoir payé 100,000 francs dans ses annonces? Faudra-t-il le mettre au ban de la société? M. le conseiller Marignan, l'odieux responsable d'un roman qu'il n'a point commis, et coupable de se fabriquer des titres... à l'Académie, au moyen de ce chef-d'œuvre? Quant au bonhomme Desgauts,

il est atteint et convaincu d'en avoir des *puffs* comme on n'en voit guère, comme on n'en voit pas. D'autres ont des millions et affichent une modeste aisance, Desgauts est pauvre et s'est laissé passer pour millionnaire; les bénéfices de cette imposture, si se contente de les recueillir en sourires, en prévenances, en égards de toutes sortes. Le *puff* de mademoiselle Corinne, sa fille, nous semble encore plus innocent. C'est un *bas-bleu* qui, faisant des vers, les trouve excellentes et les coupe en réclames d'une enflure hyperbolique. Tels sont les graves scandales contemporains qui excitent la verve de M. Scribe et les couplets qu'il flagelle de ses épiques. Mais voilà qu'un candide officier arrive tout exprès d'Afrique pour troubler le calme et la sécurité de ces fabricateurs de *puffs* anodins. Apprenez que ce jeune M. Albert d'Anglemont est l'auteur du roman édité par Pouffard, et qui a fait à Marignan une réputation européenne; en outre, notrèspatrie trouve un rival dans M. de Marignan: l'un l'autre voudraient obtenir la main de mademoiselle Antonia de la Roche-Bernard; il résulte de cette situation toutes sortes de péripéties pour le *puff*: il y a que Corinne, le *bas-bleu*, dont cette arrivée subite favorise les secrets sentiments; elle a jeté ses yeux sur Oswald-Marignan, et pour l'arracher complètement à l'hymen d'Antonia, elle lui confie qu'Antonia est rumée. Toutefois, les *sans dot* manque ici son effet accoutumé, et Marignan, qui soupçonne le stratagème, maintient après la parole donnée, puis il la retire. Bref, il voudrait bien la rendre après un dernier éclaircissement; mais il est trop tard, et pour s'épargner la honte de voir ses *puffs* ébruités, ce grand homme est trop heureux d'épouser Corinne.

Cette pièce est loin d'avoir obtenu le succès que présageait la réputation et l'habileté de M. Scribe. La marche en est lente, l'intrigue embrouillée, la donnée triste, et le dénouement des plus communs. L'agrément et l'entrain de quelques détails n'ont pas semblé suffire à amener la maussaderie foudrière du sujet. La philosophie de l'auteur, si philosophique il y a, est aussi par trop anémique et desséchante. M. Scribe rit rarement dans ses grandes comédies; il ricane, et sa gaieté ne semble guère que du sarcasme. Comment expliquer aussi cette contradiction? le titre, le sujet, les premières scènes, tout annonce d'abord un tableau d'une crudité satirique et la comédie de mœurs; mais la peinture a tourné bien vite à la fantaisie, et à côté de l'invective lancée aux fripons et de la raillerie décochée aux dupes, nous avons en l'apologie de cette chose que les hommes aiment le fort. Les pièces de M. Scribe ne partent que d'argent; il n'y est question que de capital, de profits, de coups de bourse, de marchés, de dividendes, de dots et de dotations. Ses amoureux ont toujours quelque compte à faire; ils procèdent en tout le carnet à la main, et ils mènent la passion en partie double. Une comédie qui sacrifie à ce point au *cecu d'or* est bien près d'aldiquer.

Aux Variétés, mademoiselle Déjazet vient d'ajouter un charmant médaillon à cette galerie de portraits dont elle est l'auteur: Lauzun est bien gode de figurer à son tour dans cette gentille famille de héros de bouddor dont Richelieu, Lectorière et Gentil-Bernard n'ont pas épuisé le type. La race théâtrale de ces enfants chéris des dames ne luit pas plus que celle d'Agamemnon. A défaut de ces chérubins français, on peut recourir à ceux de l'étranger, et mademoiselle Déjazet serait un délicieux gamin dans toutes les langues. Quant à notre Lauzun, ce n'est pas à la grande *Mademoiselle* qu'il en veut pour le moment. Epris d'une inconnue qui nedit pas son nom et qu'on ne va guère voir, Lauzun veut absolument l'épouser; mais, pour plaire à sa belle, il faut que M. le marquis gagne un procès et séduise trois jupes alsaciennes. Il y aurait de quoi trembler pour le succès de l'entreprise si l'on ne savait que ces petits messieurs sont capables de tout. Les trois marquises vous présentent: 1° un savant en us qui raffole d'Horace comme les Louis XVIII, et le cite à tout propos; 2° un chasseur enliant, vrai Robin des Bois, parlant vénérie comme Du Foutou ou M. Elzéar Blaze, et grand vénére de bouteilles; 3° un conseiller goulu et très-jaloux de sa moitié. A celui-ci, notre mouzet fait mine de vouloir enlever madame Hilmezarde; à l'autre, il célèbre Horace sur tous les tons, et il sonne du cor à outrance et se prise en compagnie du troisième. Ces différents moyens de séduction ne sont pas précisément neuvs, et c'est là un texte passablement usé; mais il faut voir les enjolivements qu'à son rôle mademoiselle Déjazet en manière de commentaire: c'est à des travestissements a été fait à sa façon, et il est impossible de représenter la naïveté érudite, la habileté d'un Nemrod et la simplicité d'un novice avec plus de naturel, de verve et de finesse. Le talent que l'actrice a déployé dans ces rôles tous de rôle est devenu pour elle l'occasion d'un triomphe inusité; indépendamment des bravos du public, elle a reçu, en descendant de la scène, les félicitations exprimées de ses camarades et autres admirateurs.

Voulez-vous maintenant une idée de la *Fin du monde*, comme l'entend le théâtre de la Porte-Saint-Martin? La fin du monde est le commencement de beaucoup de choses; c'est d'abord un certain Bonnard qui monte dans les astres à toute heure de nuit avec un cerf aérien de son télescope; la maud de ce lunatique donne aussitôt à son neveu l'idée de se travestir en néronarçanne à l'effet de dénicher cent francs dans l'escarcelle du vicillard. Le neveu annonce à son oncle la fin du monde par dessus le marché; ces sortes de prédictions se donnent toujours un plus vil prix. Le monde n'ayant plus que trois jours à vivre, Bonnard se rend au *flavre*, où débarque au même instant la farouche jonque chinoise; et aussitôt l'annonce française vient poser devant les magots sous les attitudes et apparences les plus gracieuses. On étale aux yeux de ces étrangers éblouis les admirables inventions de notre civilisation: les allumettes chimiques, le *cho*ca, les bonnets complets à quatre francs, le *ridre* servi par deux habitants à la caouchoise, les Hollandaises du boulevard Bonne-Nouvelle et leur pâte ferme, les pédiures, les embaumements, etc. De retour à Paris, après cette exhibition forcée,

Bonnard est accosté par la nymphe de la forêt-taine-Molière, qui fait déhiler devant lui tous les théâtres de la capitale, ornés de leurs attributs caractéristiques: le Théâtre-Français, figuré par un vieux Romain aveugle et dirigé par un Suisse affligé de surdité; l'Odéon râlant comme une locomotive, le Théâtre-Historique distribuant perpétuellement la même part de galette à ses habitués, le Gymnase en livrée couleur de rose, le Cirque et son grandier métamorphosé en Collin d'opéra comique, avec des gourdils sur son bonnet à poil et ses chanteurs ornés de barbes de sapeur et dirigés par la canne d'un tambour-major. La revue terminée, la terre s'engourdit, son heure dernière va sonner, et Bonnard, assis au pied de l'obélisque, avale une pastille éthérée et respire du chloroforme. Quelle métamorphose! L'enceinte de Paris est jonchée de pierres tumulaires; les animaux sont les maîtres des hommes et disposent de leur sort; on voit des chevaux en carrosse et des hérons à la chasse du bâpède; c'est l'histoire de Swift sous le costume d'une actualité. Le rêve est un peu long, et plus d'un spectateur baillé pendant le sommeil de Bonnard; mais enfin cette aide bienheureuse s'est réveillée dans nos Clamps-Elysées au milieu des enchantements du Jardin d'Hiver, si bien que cette *fin du monde*, accomplie au bruit des braves, en a encore probablement pour cent représentations.

### Chemini de fer d'Avignon à Marseille.

DESSINS DE MM. CHAPUY ET CHAMPIN.

Il y a cent et quelques années, en 1759, le président Charles de Brosses, allant faire en Italie ce voyage qui nous a valu de si charmantes lettres, mettait trois jours entiers pour descendre le Rhône de Lyon à Avignon par un à benoit coche. C'était l'âge d'or des voyages d'après les idées, assez généralement répandues à cette époque, du père Labat, l'ami du président: « Que l'on ne doit jamais omettre ce qui se mange, et que les bons esprits qui lisent une relation s'attachent toujours plus volontiers à cet article qu'à d'autres. » On avait le temps non-seulement de visiter en détail toutes les villes devant lesquelles on passait, mais de faire des provisions de toute espèce tout le long de sa route. « Vis à Vis Tournoy, dit le président, on voit la petite ville de Tain, dominée par une montagne au-dessus de laquelle est un petit ermitage, dans l'enclos duquel croit le vin célèbre de ce nom. Comme je ne suis pas homme à perdre la fête sur ce qui concerne les plaisirs de la table, je déposai un de nos gens en bateau, afin d'aller en faire une petite provision pour le voyage. »

Le trajet d'Avignon à Marseille exigeait pas moins de temps, c'est-à-dire trois jours. Le président de Brosses le fit dans une petite cariole traînée par deux mules, voiture qui, dit-il, est l'ennemi irréconciliable de *Pas sacrum*; et il ne pense pas que,

..... De Paris à Rome,

Carrosse, quel qu'il soit, cahote mieux son homme.

Le premier jour il concha à Lambesc, le deuxième jour à Aix, et le troisième à Marseille, ce qui lui parut un peu long, bien que, pour tromper les ennemis de la route, et s'alléger un peu, il se soit avisé d'un expédient moitié épique, moitié cynique dont les lecteurs curieux trouveront l'explication, *in parvis et naturalibus*, à la page vingt-cinq du premier volume de *l'Italie il y a cent ans*, car nous respectons trop nos abonnés, et surtout nos abonnés, pour leur révéler quel fut le singulier soulagement qui lit arriver plus patiemment à Orgon le spirituel auteur des *Lettres familières*.

Aujourd'hui, huit heures suffisent pour descendre le Rhône de Lyon à Avignon; et si le chemin de fer d'Avignon à Marseille y mettait un peu de complaisance, il pourrait, sans trop se fatiguer et sans vous exposer au moindre danger, vous faire parcourir en deux heures les cent dix-neuf kilomètres qui séparent ces deux villes. Qu'est-ce qu'un kilomètre pour ce hardi cœur à la robuste poitrine qui n'a jamais de côté ni à monter ni à descendre, et qui peut galoper plus d'une heure sur sa plaine ferrée avant d'être obligé de s'arrêter pour reprendre haleine? Quand il est bien animé, une minute ne lui suffit-elle pas pour le franchir? Toutefois, quoiqu'il ait une marche fort supérieure à celle des petites carioles traînées par deux mules dont le *croupion* de M. le président de Brosses a eut tant à souffrir; bien qu'on puisse lui dire avec raison, comme Elmore à madame Pernelle,

Vous marchez d'un tel pas qu'on a peine à vous suivre,

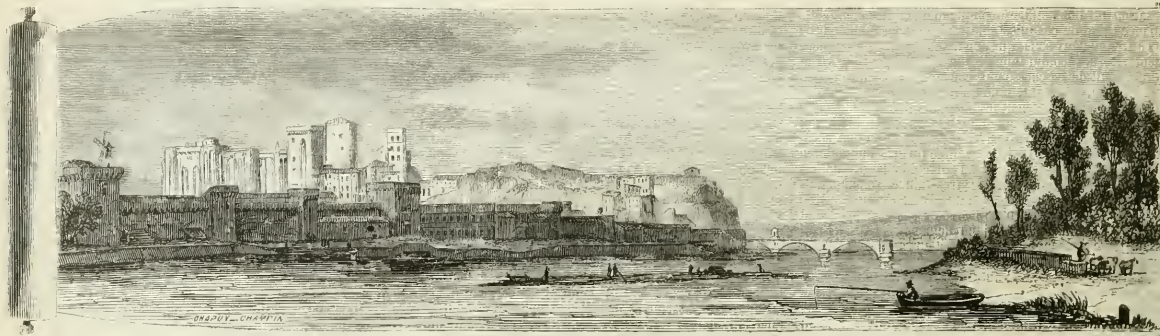
il n'a pas encore pris une vitesse moyenne telle qu'il ne vous laisse pas le temps d'admirer en passant ses plus beaux travaux d'art et les principales curiosités qui le bordent. D'ailleurs, quels avantages inappréciables n'a-t-il pas sur ces affreuses voitures vertes, jaunes, oranges, etc., de si exécrable mémoire, qui le viennent si rudement remplacer; et qui, bien qu'encore, vous cahotaient si douloureusement pendant sept à huit heures dans deux étroits compartiments, où vous ne pouviez — héureux ceux qui ne connaissent ce supplice que par oui dire! — ni lever la tête, ni étendre les jambes, ni appuyer le dos, ni remuer les bras, en un mot, ni faire autre chose que demander, en gémissant, au ciel et aux ingénieurs de la compagnie Talbot le prompt achèvement des travaux de trop longue durée du bienheureux chemin de fer destiné à soulager tant et de si grandes infortunes! Ces ignobles charrettes, — puissent-elles être à l'heure qu'il est, toutes brûlées au bénéfice des pauvres qui souffrent du froid, — ces ignobles charrettes, auxquelles les directeurs des messageries avignonaises et marseillaises avaient l'infamie de donner le nom de diligences, — de vrais horreaux! — étaient du moins tellement bondantes d'elles-mêmes, qu'elles ne se montraient jamais le jour. Elles paraissent un érepsule et elles arrivaient à l'aube; elles allaient tout d'un trait d'une ville à l'autre entre le cochon et le lever du soleil. Peut-être ne méritaient-elles même pas ce compliment; peut-être n'étaient-ce pas elles-mêmes ainsi dans les té-



bres que pour mieux tromper leurs victimes qui certes n'auraient pour aucun prix, à la limite du jour, consenti à se laisser si indignement torturer. Le chemin de fer voyage à toute heure, et l'appareil de ses wagons n'est pas trompeuse; l'intérieur en est aussi confortable que l'extérieur est bien

verni. Si un jour à venir, dans un de ces accès inexplicables de démenée et de fureur qu'on ne saurait malheureusement ni prévoir ni prévenir, il brûle, note ou guillotine, comme quelques-uns de ses collègues, les imprudents qui se seront confiés à lui, jamais du moins il ne les mettra à la question.

Jusqu'au moment fatal, où, incapable de se contenir, il les privera totalement de l'existence, il aura pour eux les égards les plus nobles, les attentions les plus délicates; il les assoira sur de beaux et moelleux coussins, où tous leurs mouvements seront libres; des glaces les garantiront de la pluie, et des ri-



Chemin de fer d'Avignon à Marseille. — Avignon en amont

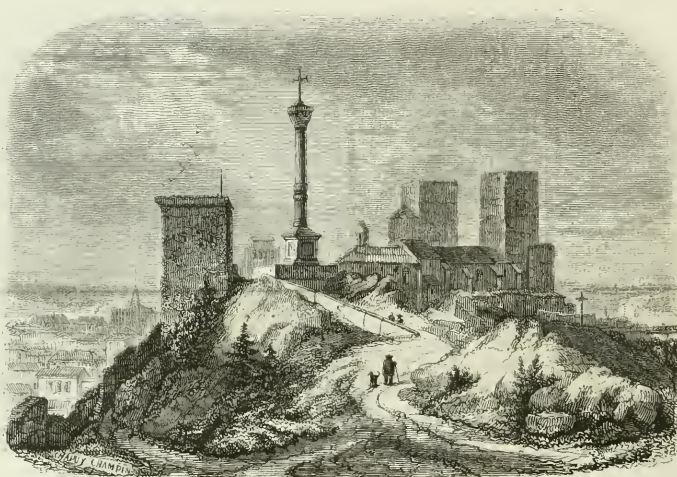
deaux de soie, du soleil; d'épais tapis aux couleurs éclatantes remplaceront la paille ou le foin, à l'odeur fétide; dès qu'ils sentiront le plus léger froid aux pieds, il s'empressera de leur fournir les moyens de les réchauffer; à toutes les stations, il leur tiendra prêt tout ce dont ils pourront avoir besoin: café, thé, vin, légumes, pâtés, jambons, saucisses, fruits, potages, denrées du pays, etc., en assez grande quantité pour qu'ils puissent faire eux-mêmes leurs provisions; il les déposera dans tous les pays où ils voudront s'arrêter, et il viendra les y reprendre dès qu'ils auront satisfait leur curiosité ou vaqué à leurs affaires; enfin il leur fera dépenser moins de temps et moins d'argent. Puisse-t-il seulement ne pas être allié du vilain défaut qui déshonore ses semblables! Puisse-t-il ne pas trop adorer le dieu du siècle, être aimable et bon envers les riches, et ne pas avoir l'odieuse barbarie de faire expier par une foule de souffrances atroces, et parfois par la mort, aux indigents et aux ouvriers peu aisés qui sont forcés de songer à l'économie, le seul tort qu'il ait le droit de leur reprocher, celui de n'être pas nés millionnaires, ou d'avoir été trop honnêtes, ou trop malheureux pour sortir de la misérable condition où le hasard les avait jetés.

Le chemin de fer d'Avignon à Marseille a été inauguré, ainsi que nous l'avons annoncé, le dimanche 9 janvier. Sa bénédiction solennelle avait eu lieu la veille en présence d'une foule considérable. Aujourd'hui il est livré à la circulation

sur tout son parcours, à l'exception des quelques kilomètres qui séparent Avignon de Rognonas. Aussi est-il temps que, pour être fidèle à notre devise, l'actualité, nous montrions et décrivions en même temps à nos lecteurs ce qu'il a par lui-

#### RÉSUMÉ HISTORIQUE.

De tout temps, depuis qu'on s'occupe en France de chemins de fer, l'attention des hommes politiques, des économistes et des industriels, a été appelée sur l'impérieuse nécessité de réunir Marseille à Avignon par une voie de communication perfectionnée. De Marseille, en effet, un de nos premiers ports de commerce, les marchandises doivent, pour arriver à Lyon, subir les chances du cabotage dans un golfe où la navigation est difficile, se présenter à l'embouchure du Rhône, que les nouveaux projets soumis aux enquêtes en ce moment pourraient améliorer, mais qui, jusqu'à présent et encore aujourd'hui, offre de graves obstacles; remonter le fleuve jusqu'à Avignon ou jusqu'à Arles, puis là être transportées sur les bateaux du Rhône, et enfin, remorquées péniblement, arriver à Lyon longtemps après leur départ de Marseille. Aussi le chemin de Lyon à Marseille a-t-il une importance considérable. « Mais, dit M. le comte Daru dans un remarquable rapport, de Lyon à Avignon le cours impétueux du Rhône se prêtant avec une facilité extrême à la descente des bateaux à vapeur, et l'état étant parvenu depuis quelques années à lutter avec succès contre les obstacles de la remonte, le gouvernement et les Chambres, faute de pouvoir tout entreprendre à la fois, ont ajourné, d'un commun accord, l'exécution de la partie du chemin de fer de l'Océan à la Méditerranée comprise entre ces deux villes. Mais au-dessous d'Avignon,



Chemin de fer d'Avignon à Marseille. — Calvaire d'Avignon.

même ou ce qu'il voit de plus curieux et de plus beau. Toutefois, avant de nous mettre en route avec eux, qu'ils nous permettent de leur raconter aussi brièvement que possible son histoire législative et financière.

l'avantage d'une influence prédominante à exercer dans ces parages? De l'autre côté de nos rivages, à peu de distance de nos côtes, se trouve une terre aujourd'hui française, et dont l'occupation nécessite un mouvement continu d'hommes et de matériel de toute nature. Rapprocher de Paris notre pri-



Chemin de fer d'Avignon à Marseille. — Viaduc de la Daranco, situé entre Avignon et Beaucaire.

la navigation du Rhône subit des interruptions et des lenteurs qui rendent les arrivées précaires et incertaines. Le chemin d'Avignon à Marseille forme donc le prolongement nécessaire de la navigation fluviale.

« Envisagé uniquement comme moyen de jonction de Lyon

et de Marseille, ce chemin aurait déjà une importance réelle. Mais il conduit en outre à la Méditerranée, à cette mer qui baigne les rivages de l'Espagne, de la France, de l'Italie, de la Grèce, de l'Égypte et de l'empire ottoman. Nommé tous ces Etats, n'est-ce pas montrer, pour qui saura s'en servir,

l'avantage d'une influence prédominante à exercer dans ces parages? De l'autre côté de nos rivages, à peu de distance de nos côtes, se trouve une terre aujourd'hui française, et dont l'occupation nécessite un mouvement continu d'hommes et de matériel de toute nature. Rapprocher de Paris notre pri-



cipal port sur la Méditerranée est donc une nécessité commerciale et politique. »

De plus, l'Autriche exécute le chemin de Vienne à Trieste avec l'intention hautement avouée, et que des expériences

malheureuses n'ont pu lui faire abandonner, de détourner par cette voie le transit des marchandises expédiées vers la Suisse et l'Allemagne, et qui fait une partie de la prospérité commerciale de Marseille.

Enfin ce chemin se rattache, à Tarascon, à la ligne transversale de Beaucaire, Nîmes et Montpellier, dont il est le prolongement : tous ces chemins sont exécutés et en exploitation, formant ainsi une ceinture de trois cents kilomètres à



Chemin de fer d'Avignon à Marseille. — Avignon en aval du pont Saint-Benezet.

la Méditerranée et réunissant les populations les plus riches du Midi et cinq cent mille âmes agglomérées dans des villes de premier ordre. Plus tard, le chemin de Bordeaux à Cette viendra aussi apporter son tribut au port de Marseille.

Tout se réunissait donc pour donner à l'exécution du chemin de fer d'Avignon à Marseille un caractère d'urgente nécessité et d'intérêt national. Aussi devait-on mettre la main à l'œuvre longtemps avant que les pouvoirs publics permissent à l'Etat de songer utilement au reste de la ligne.

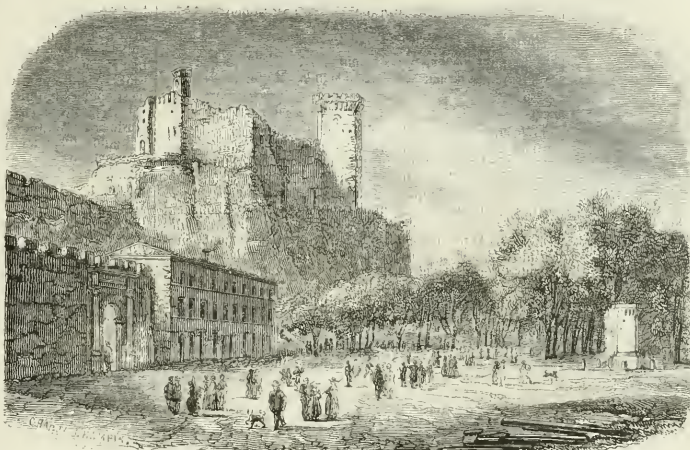
Le point de départ de l'exécution active des chemins de fer en France est la loi du 11 juin 1842, cette loi qui a pour but de faire concourir l'Etat et l'industrie à la réalisation de l'œuvre la plus admirable des temps modernes. Dans le système créé par cette loi, l'Etat devait exécuter les terrassements et les travaux d'art, c'est-à-dire se charger de la partie aléatoire de ces entreprises, et l'industrie devait venir avec la voie et le matériel exploiter pendant un temps déterminé.

Cependant, pour le chemin de Marseille à Avignon, auquel cette loi devait être appliquée, le gouvernement, qui avait déjà demandé des fonds pour un commencement d'exécution, recula effrayé devant la responsabilité des dépenses probables de la construction. Quelle que fut la direction préférée, dit l'exposé de motifs, on ne pouvait éviter de longs souterrains et un double viaduc sur le Rhône et la Durance. De plus, la direction par Arles et Tarascon imposait la nécessité de remblais considérables afin de tenir la voie à l'état d'insubmer-

sibilité, et allongeait le parcours de 7 kilomètres. La dépense inscrite dans la loi du 11 juin 1842 était de 50,000,000; les nouvelles conditions imposées au chemin devaient l'augmenter dans une assez forte proportion.

son exploitation pendant trente-trois ans. L'Etat avait accepté cette offre, un projet de loi fut soumis aux Chambres.

Voici comment M. Vivien, rapporteur de la commission de la chambre des députés, s'exprime à l'égard de ce projet de loi et du chemin qui en faisait l'objet : « Le chemin de Marseille à Avignon est dans une position spéciale ; il ne peut s'exécuter qu'à force de travail, de science et de courage. Sur un tiers de son développement, côtoyant le Rhône, il occupe un terrain presque partout inférieur aux eaux de ce fleuve : à Arles, il quitte cette direction pour gagner, à travers la plaine de la Crau, la triple ceinture de montagnes qui, de ce côté, défend la ville de Marseille. Vers Saint-Chamas et Vitrolles, il rencontre les croupes des chaînes qui viennent mourir à l'étang de Berre, et qui présentent une série pressée d'écueils et de ravins. La traversée de ces passages, bien que pleine de difficultés, en offre beaucoup moins encore que celle de la chaîne de l'Estaque, qui ne peut être franchie qu'au moyen d'une longue voie souterraine ; au delà, des obstacles nouveaux : le chemin passe au-dessus de ravins profonds, gravit ou brise devant lui des rochers escarpés, et n'arrive à Marseille que pour y lutter contre une difficulté dernière, plus grande encore peut-être, la communication avec la ville et le



Chemin de fer d'Avignon à Marseille. — Château de Beaucaire.

Sur ces entrefaites, une compagnie, représentée par l'habile ingénieur M. Talabot, se forma, qui offrit au gouvernement de se charger, moyennant une somme déterminée et la concession des terrains, de la construction du chemin et de

port. Le projet adopté et dont l'auteur a profité des travaux de ses devanciers, en y ajoutant le produit de ses propres études, résout tous les problèmes industriels de cette œuvre exceptionnelle, et par un effort vraiment merveilleux, au mi-



Chemin de fer d'Avignon à Marseille. — Tarascon.

lien de tant et de si grandes résistances, le tracé qu'il suit ne dépasse en aucun point 3 millimètres de pente. »

Tel est le jugement porté sur cette œuvre gigantesque par un des hommes les plus graves du pays, jugement que les Chambres ont ratifié en votant le projet de loi.

Mais avant d'aller plus loin, nous devons esquisser à grands traits le tracé dont nous avons parlé, sauf à revenir ensuite avec plus de détail, et à mesure que nous avancerons dans notre promenade pittoresque et industrielle, sur chacun des grands ouvrages qui font de cette ligne une œuvre à part.

Le chemin de fer a son point de départ au-dessous d'Avignon, sur les bords mêmes du Rhône, au lieu dit la Petite-Hôtellerie, de manière à recevoir directement les produits de la circulation fluviale. La plaine où la gare se trouve située est comprise dans les limites de l'inondation : la côte de ce



point a donc dû être fixé au-dessus des plus hautes eaux du Rhône. De là résultent des remblais considérables et des ouvrages d'art fort élevés. Dans la crue de 1840, les eaux ont monté, à Avignon, à vingt mètres vingt-cinq centimètres au-dessus du niveau de la mer. M. Talabot a établi sa voie à deux mètres au-dessus de cette crue, précaution peut-être excessive, mais dont on ne peut blâmer le constructeur d'une ligne aussi importante.

Au delà d'Avignon, le tracé traverse la Durance sur un viaduc de cinq cents mètres de longueur; et de là se prolonge en remblai jusqu'à ce qu'il ait atteint la croupe d'une série de collines, qu'il contourne en coupant sept cours d'eau. Il entre alors en déblai; mais, après le Montagnette, il retrouve une plaine basse et se maintient en remblai jusqu'à Tarascon. Le développement de cette section est de vingt-deux kilomètres; la plus forte pente est de deux millimètres.

A Tarascon, on traverse le Rhône pour se rattacher aux chemins de fer de Nîmes et de Montpellier; de Tarascon à Arles, sur une longueur de onze kilomètres, on est en remblais d'une hauteur moyenne de quatre mètres.

C'est d'Arles à Marseille que se rencontrent les plus grandes difficultés.

En effet, le bassin du Rhône est séparé de la ville de Marseille par une grande chaîne de montagnes, longeant la rive gauche de l'Arc, jusqu'à l'étang de Berre, et suivant le littoral jusqu'à Bouc. Le revers de cette chaîne, du côté des étangs, présente une bifurcation dont une des branches se dirige sur Berre et l'autre passe derrière les Marignies. Le tracé franchit, en partant d'Arles, la vallée marécageuse dans laquelle se trouvent les canaux de Vignerat et de la Vidange, traverse par un viaduc la petite rivière de Pelhaque, et se jette dans la plaine de la Crau. Un alignement droit, de vingt-huit kilomètres de longueur, conduit ensuite dans la vallée de Saint-Chamas, où l'on descend par une pente de deux millimètres; de là on passe la Touloubre, on pénètre dans la vallée de l'Arc, que l'on quitte au coteau de Bruni, et on atteint la chaîne de l'Estaque, où se développe le souterrain de la Nerthe, auquel nous nous consacrons déjà un article spécial, mais dont nous dirons encore quelques mots dans le cours de notre promenade.

Entre la sortie du souterrain et la gare de Marseille placée dans les terrains de Saint-Charles, la distance est de douze kilomètres et la pente de deux millimètres. De cette gare, deux bras se détachent: l'un sur l'extrémité et dans le prolongement du boulevard d'Enghien, c'est à ce point que se trouve l'embarcadere des voyageurs; l'autre sur l'anse de la Joliette, où les wagons doivent aller recueillir les marchandises.

Tel est le tracé auquel les Chambres et le conseil général des ponts et chaussées ont donné leur approbation.

Maintenant, voyons quelles ont été les évaluations primitives, quelle est la dépense réelle. Qu'on n'oublie pas que la compagnie s'est chargée de tous les travaux, moyennant un prix déterminé d'avance. La somme allouée par les Chambres devant faire face à l'établissement du chemin proprement dit, c'est-à-dire à l'exécution des ouvrages d'art et de terrassement. Les terrains sont payés par l'Etat, en dehors de la subvention en argent. Seulement les concessionnaires se sont engagés à remplir toutes les formalités d'expropriation et à la pourvoir devant le jury.

Le tableau suivant indique les évaluations du conseil général des ponts et chaussées, et en regard celles de M. Talabot :

DÉSIGNATION	ÉVALUATIONS D'APRÈS	
	LE CONSEIL.	M. TALABOT.
	fr. c.	fr.
Terrassements . . . . .	10,511,671 75	10,985,000
Ouvrages d'art (sans les souterrains) . . . . .	10,470,000	9,970,000
Souterrains . . . . .	8,840,000	11,625,000
Ciôtures et barrières . . . . .	562,000	562,000
Bâtimens . . . . .	1,416,525 25	1,416,525 25
Terrains . . . . .	4,589,185	5,060,000
TOTAUX . . . . .	56,189,185	58,900,000
DIFFÉRENCE . . . . .		2,010,815 fr.

On peut déjà remarquer des différences considérables dans ces deux évaluations : nous verrons plus loin s'il ne devait pas s'en révéler de bien autrement importantes, en cours d'exécution. L'estimation du conseil général des ponts et chaussées s'élevait, sans les terrains, à 51,800,000 francs. C'est sur ce chiffre, qu'a été basée la subvention, et cependant les Chambres, tout en votant cette subvention, obligeaient les concessionnaires à tenir leurs remblais plus élevés de cinquante centimètres dans toutes les parties menacées par le Rhône, augmentant la section du souterrain de la Nerthe diminuée par le conseil.

Quoi qu'il en soit, la compagnie accepta la subvention, avec une durée de concession de trente-trois ans et le partage des bénéfices avec l'Etat au delà de 100 ans. Cette loi est du 24 juillet 1845.

Disons-nous maintenant les mille rumeurs absurdes qui circulaient et prirent une fâcheuse consistance, après que la compagnie eut obtenu la concession? Pour en donner une idée, nous nous bornerons à citer le passage suivant d'un rapport de M. Talabot à son conseil d'administration. ce passage servira à faire connaître jusqu'où peut aller l'esprit aveuglé par la passion, et à expliquer pourquoi le capital social, quoique son insuffisance a été prévue dès le commencement, n'a pas été porté de prime-abord à un chiffre plus élevé. Après avoir exposé les causes de cette insuffisance, M. Talabot ajoute : « Il est donc très raisonnable de porter le capital social de 20 à 50 millions. Mais le conseil n'a pas oublié avec quelle exagération, quelle passion même, la loi portant concession du chemin de fer fut confectionnée soit dans le par-

lement, soit au dehors. Les 32,000,000 de la subvention devaient, disait-on, suffire à toutes les dépenses de la compagnie, et les actionnaires n'auraient rien ou presque rien à déboursier. Quelques-uns soutenaient même qu'une partie de la subvention pourrait être distribuée aux actionnaires. Devant ces allégations en royautes, et qui malheureusement avaient pris quelque crédit, l'élevation du capital social au-dessus du chiffre jugé suffisant par le gouvernement aurait donné lieu aux attaques les plus violentes et aux plus indignes suppositions. »

La compagnie se constitua donc au capital social de 20,000,000, et son ingénieur en chef commença avec ardeur l'œuvre qui devait ajouter à son nom déjà glorieux une célébrité si juste et si méritée. Mais, hélas! il ne se faisait pas illusion, et il savait, dès le premier coup de pioche, que les 32,000,000 de la subvention, que les 20,000,000 du capital social ne seraient pas suffisants, et qu'il faudrait tôt ou tard appeler de nouveaux fonds, avoir recours à un emprunt. Du reste, dison-le en passant, le système des emprunts est un des plus sages que puisse adopter une compagnie industrielle. En Angleterre, où certes les hommes pratiques sont en majorité, ce système est démonté à l'emprunt. Les actionnaires y trouvent leur intérêt, et les prêteurs, qui ont un bon gage entre les mains, également. L'avantage pour les actionnaires consiste dans un dividende plus élevé, puisqu'il se répartit sur un capital moindre.

Donc, dans le courant de l'année dernière, la compagnie eut recours à un emprunt de 20,000,000. Nous allons prendre dans le rapport de l'ingénieur en chef quelques passages où sont signalées les causes de l'insuffisance et les sommes nécessaires pour y faire face.

Au moment où la compagnie s'est formée, ses ressources étaient :

Subvention de l'Etat . . . . .	52,000,000 fr.
Fonds social . . . . .	20,000,000
TOTAL . . . . .	32,000,000

Ses dépenses prévues étaient :

Travaux d'art et terrassement . . . . .	54,000,000 fr.
Travaux à la charge de la compagnie . . . . .	25,900,000
TOTAL . . . . .	57,900,000

L'insuffisance était donc de 5,900,000 fr., qui, ajoutés à 1,900,000 fr. pour le service des intérêts pendant la construction, formaient une insuffisance totale de 7,800,000 fr. Mais, en cours d'exécution, il se révéla des causes d'augmentation considérable que nous allons indiquer rapidement.

Les terrassements en remblai de la vallée du Rhône ont été surbassés de 50 centimètres à 1 mètre. L'abondance des eaux dans la plaine de la Crau a exigé un relèvement général de la ligne sur une grande longueur. Enfin, les terrassements des stations et des ateliers ont donné lieu à un excédant de dépenses très-considérable.

Les viaducs d'Arles, de Saint-Chamas, de Tarascon, ont nécessité un excédant de dépenses de près de 5,000,000; le premier, à cause de la nature du sol sur lequel reposent les fondations et de son allongement porté de 500 à 800 mètres; le second, par suite d'un allongement de plus de 200 mètres, et le troisième, d'un changement de tracé.

Les souterrains de la Nerthe et de Saint-Louis présentent une insuffisance de 1,560,000 fr. Mais le premier a été un viaduc de longueur de plus que dans le projet.

Le viaduc du Rhône et de la Durance offre un excédant considérable dû en grande partie aux circonstances très-défavorables qu'a présentées, en 1845 et 1846, le régime de ces deux cours d'eau.

Le tableau suivant met en regard l'estimation primitive, la dépense réelle et l'excédant de l'une sur l'autre :

NATURE DES TRAVAUX.	ESTIMATION	DÉPENSE	EXCÉDANT.
	PRIMITIVE.	REELLE.	
	francs.	francs.	francs.
Terrassements . . . . .	10,282,000	10,290,000	8,000
Travaux d'art . . . . .	6,182,000	9,600,000	5,418,000
Souterrains . . . . .	8,854,000	10,200,000	1,346,000
Viaduc du Rhône . . . . .	5,000,000	5,000,000	2,000,000
Viaduc de la Durance . . . . .	2,900,000	5,000,000	1,000,000
Bâtimens . . . . .	2,080,900	1,416,000	2,050,000
Frais généraux . . . . .	1,616,000	2,800,000	1,184,000
TOTAUX . . . . .	51,000,000	45,000,000	11,000,000

L'économie sur les dépenses à la charge du fonds social est de 1,800,000 francs, l'insuffisance est donc :

Intérêts aux actionnaires . . . . .	9,200,000 fr.
TOTAL . . . . .	11,100,000
Déficit sur le montant de la subvention . . . . .	2,000,000
Différence entre le fonds social et l'estimation . . . . .	5,900,000
TOTAL DE L'INSUFFISANCE . . . . .	17,000,000

Le conseil d'administration a cru devoir ajouter, sur la proposition de M. Talabot, à cette somme de 17 millions, 1 million pour augmentation possible de la dépense des viaducs du Rhône et de la Durance et certaines indemnités de terrains, et deux millions pour subvenir à toutes les éventualités d'accroissement de matériel, de votes et de stations causées par le développement du trafic.

Tout est donc connu aujourd'hui, la dépense de cette voie de 125 kilomètres sera au maximum :

Subvention . . . . .	52 millions.
Capital social . . . . .	20 —
Emprunt . . . . .	20 —
TOTAL . . . . .	72 millions.
Terrains . . . . .	10 —
TOTAL GÉNÉRAL . . . . .	82 millions.

de 82 millions pour 125 kilomètres représentent une dépense de 626,000 francs par kilomètre. Mais, on doit le dire, nul chemin ne présente une telle quantité d'ouvrages d'art de dimensions si extraordinaires. Nos lecteurs en jugeront tout à l'heure quand nous leur donnerons, à mesure qu'ils avanceront dans leur voyage, les dimensions exactes des principaux travaux. Les terrassements seuls ont exigé qu'on remuât une masse de terre de près de 6 millions de mètres cubes.

Le matériel de la compagnie se compose déjà de vingt-six machines locomotives; de cent voitures à voyageurs, dont dix avec salons et deux coupés; quarante mixtes formées d'un compartiment de première classe et deux de seconde; cinquante de troisième classe, de vingt wagons à bagages, et vingt plates-formes pour le transport des chaises de postes; en outre, d'un nombre considérable de wagons à marchandises.

AVIGNON.

Il n'y a quant à présent qu'une manière avouable d'arriver à Avignon, quand on vient de Lyon, c'est d'y arriver par eau. Un homme d'esprit, qui pourrait bien un jour être de l'Académie française, quoiqu'il n'ait jamais eu aucune chanson ordurière, a fait, il y a quinze ans, de la vue que représente notre premier dessin, une description trop vraie pour qu'il soit le moins pressenti de la recommencer : « Au bout de quelques heures, disait-il, nous vîmes l'ancienne ville des papes, avec ses petits restes de remparts crénelés et ses lourdes masses de pierres qu'on appelle l'ancien château des papes. Avignon se voit d'abord de face, et, comme toutes les villes qui bordent le Rhône, on dirait que le fleuve va mourir aux pieds de ses parapets. L'aspect de la ville gagne à l'éloignement; ses petits remparts, qui pourraient tenir dans une armoire d'antiquités à côté de vases étrusques, grandissent par l'immagination et l'optique; son château des papes a presque l'air menaçant. Mais, de près, ces ruines n'ont que peu d'intérêt, si ce n'est pour ceux qui sont déterminés à en trouver à toutes les ruines. Les remparts, ou plutôt la partie de remparts qui borde le fleuve, est assez bien conservée, sauf quelques pans qui en ont disparu et qu'on a remplacés par des murs de maçonnerie, toiture ignoble qui déshonore presque tous nos vieux monuments. La couleur des pierres est d'un jaune de feuille morte, mais les constructions n'ont rien de vil. On ne pouvait être défendeur de tels remparts qu'avec un rang de pétonibis blancs on gris, présentant la crête aux assés-galets en guise d'armes défensives. Ce qui reste du château des papes est informe, mais tous ces débris sont caractéristiques en ce qu'ils représentent assez bien la petite et obscure histoire du fief papal... Puisque les comparaisons empruntées à la pâtisserie sont devenues de mode à propos des édifices, je puis dire que les remparts d'Avignon ressemblent à des croûtes de pâté; et comme ils sont d'ailleurs merveilleusement conservés, propres et presque sans rugosités, qu'ils ne portent ni la trace du bélier ni celle du canon, et que ce qui en est tombé paraît avoir été miné lentement par les fraiches vapeurs qui s'élèvent du fleuve dans les malines d'automne, on dirait que ce sont des échantillons de remparts modernes en projet, ou des commencement de travaux exécutés pour les croisés, plutôt que des ruines du moyen âge. »

La plus belle chose qu'il y ait à voir à Avignon, c'est, sans contredit, son panorama. Pour en jouir, il faut, n'étant qu'une demi-heure, monter au haut du rocher des Doms jusqu'à la croix qui domine ce qu'on appelle le calvaire. De ce point élevé, que représente notre dessin n° 2, on découvre une de ces vues étendues dont le crayon, bien moins encore que le pinceau, ne saurait donner une idée. A qui bon étonnerait et tous les noms des innombrables pays que les yeux embrassent d'un seul regard, au delà de la ville, sur cette belle et vaste plaine convertie d'une si luxuriante végétation, parsemée de tant de fermes, de villes et de châteaux, arrosée par deux grands fleuves, le Rhône et la Durance, coupée par mille canaux dérivés de la grande source de Vancluse, et que bornent à l'horizon les Alpes du Dauphiné, les montagnes de Vancluse, les sommets du Luberon, la chaîne dentelée des Alpes, les solitudes du Ergolet et les hauteurs boisées des Issards, des Angles et de Villeneuve. Que si ce magnifique spectacle ne vous suffit pas, qu'on y ajoute quelques heures à dépenser, vous voudrez, au lieu d'aller voir couler le Rhône sous le pont suspendu et respirer le frais l'ombre des beaux arbres du cours, vous égarer dans les rues étroites et sombres de la ville à la recherche de ce que les touristes forcés nous ont convenus d'appeler des curiosités, ni de ces guides descriptifs spéciaux que chaque ville de France publie pour l'instruction et la commodité des étrangers qui lui font l'honneur d'une visite, vous fournira toutes les indications qui vous seront utiles. Ne manquez donc pas de vous munir de ce cicérone indispensable, vous tous qui avez une passion insatiable pour les musées, les églises, les institutions, les hôtels de ville, les collections particulières, les jardins botaniques, les ruines romaines, les monuments du moyen âge et une foule d'autres antiquités ou d'établissements plus ou moins agréables; mais, surtout, ardez-vous d'acheter *Aerugin*, son *histoire*, ses *sapins*, ses *monnaies* et ses *croisiers*, gros volume en douze, publié, en 1852, par M. Joudou, chez l'imprimeur de monseigneur l'archevêque, car cet ancien rédacteur du *Messager de Vancluse*, dont le style n'a rien de divertissant, professe les sentiments les plus tendres pour l'acquisition, qui, à l'en croire, était toute bonté, toute indulgence, et il n'a pas même mentionné la mort du maréchal Brune, assassiné en 1815 par les anciennes orailles de cette





douce et paternelle inquisition dans une des chambres de l'hôtel du Palais-Royal, où vous avez sans doute logé.

La cathédrale, appelée Notre-Dame-des-Doms (*de Dominis*), n'est pas loin du Calvaire. Mais s'il vous reste encore quelques instants à dépenser, après avoir constaté par vous-même au sommet du rocher la vérité du dicton populaire si connu :

« *Aviento venosa,*  
« *Sine venio venosa,*  
« *Cum venio fastidiosa,* »

entrez dans l'ancien palais des papes, transformé aujourd'hui en une sale et puante caserne; car vous y verrez, outre des fresques par Giotto, des témoignages irréconciliables de ce que M. Jaulou appelle la bonté et l'indulgence de l'inquisition. Pétrarque fut son hôte, et Blienz son prisonnier. Des lettres brillantes se sont données dans ces salles qui servent de dortoirs à des soldats de la ligne; des cours d'amour s'y sont tenues; les crimes odieux commis dans ces prisons rouillées ont été vengés à la fin du siècle dernier par de déplorables représailles. Là le conclave des cardinaux élisait le pape; ici, le successeur de saint Pierre donnait sa bénédiction au peuple. Voilà la salle où, en 1441, Pierre de Luini, légat du pape, fit brûler une partie des nobles de la ville, pour les punir d'avoir fait égorger son neveu, jeune libertain, dont l'indigne conduite n'avait que trop mérité la mort! Aussi, que de pensées riantes, que de tristes souvenirs troublent et effacent incessamment, pendant une promenade au palais des papes, les roulements sourds du tambour, les sons retentissants des instruments de cuivre, les commandements des officiers, les cliquetis des armes, les cris des soldats et les plaintes des prisonniers.

Avant la révolution, Avignon comptait huit chapitres, trente-cinq convents des deux sexes, dix hôpitaux, sept confréries de pénitents, trois éminaires, une université, soixante églises, plus deux cents ou trois cents tours et clochers. Aussi Babolais l'appelait-il *la ville sonnante*. Il ne lui reste aujourd'hui que dix-huit églises dont aucune ne mérite une visite. En revanche, le musée fondé par un Avignonnais, nommé Calvet, offre un grand intérêt. Aucun étranger ne regrettera de lui avoir consacré quelques heures. Il y admirera de belles antiquités et de bons tableaux. Mais au sortir du musée n'allez point chercher aux Cordeliers ce tombeau de Laune qui avait vu le président de Brosses, et qui n'était autre chose, dit-il, qu'une vieille pierre dans un coin sale et obscur; il a été détruit avec l'église pendant la révolution; seulement un Anglais, M. Charles Kilsail, a fait, en 1825, élever une stèle à l'endroit où Laune lui ensevelit.

Le président de Brosses trouvait que les rues d'Avignon étaient larges et bien percées. A lire cet étrange éloge, on serait tenté de croire que le spirituel épicurien a contempné trop attentivement ce que, d'après sa déclaration, les femmes y ont de fort gros et de tout blanc (t. 1, p. 12) pour regarder les rues, ou que ces objets charmants ont tellement ravi ses yeux, qu'ils lui ont fait tout voir en beau. Laquelle de ses deux assertions est la plus exacte? Le voyageur en jugera. Pour nous, nous avons fait un assez bon séjour à Avignon, il est temps de partir; et, si vous le permettez, malgré notre profonde horreur pour ce véhicule, nous allons monter en omnibus pour nous rendre à l'embarcadere provisoire, éloigné de 6 kilomètres de la ville.

#### D'AVIGNON A TARASCON.

Pour se rendre d'Avignon à la Durance, le chemin de fer traverse une plaine fertile couverte de riches cultures, et surtout de belles plantations de mûriers, mais d'un aspect monotone. De distance en distance, quelques maisons en pisé à moitié détruites et des digues endommagées par les eaux rappellent au voyageur que le Rhône vient souvent revendiquer les terres dont l'homme l'a dépossédé, et que s'il est toujours vaincu, il fait payer cher ses défaites à ses vainqueurs. La plaine où se trouve la gare d'Avignon étant comprise dans les limites de l'inondation, la voie a dû être établie au-dessus des plus hautes eaux du Rhône. Les terrassements faits ou à faire entre Avignon et le viaduc de la Durance s'élevaient à plus de 500,000 mètres cubes.

A moins d'une lieue d'Avignon et à une demi-lieue au-dessus du beau pont suspendu sur lequel passe la route de terre, le chemin de fer doit traverser la Durance sur un pont-viaduc, qui, à l'heure où nous écrivons, n'est pas encore entièrement achevé, un des plus beaux, des plus difficiles et des plus coûteux travaux d'art de la ligne entière.

La Durance, après son embranchement, arrivant dans les temps de crue avec l'impétuosité du mistral, grossit par des centaines de torrents, roulant dans son lit, que recouvre à peine un filet d'eau en temps ordinaire, des rochers, des arbres, ravinant tout dans sa fureur et étendant la dévastation aussi loin que lui permet sa puissance d'un jour. C'est ce Profès insaisissable que l'ingénieur a dû découvrir et vaincre; c'est ce mince filet d'eau qu'il lui a fallu forcer à passer là où son don le guidait; ce sont les crues furieuses qui devront suivre la même voie, s'engouffrant sous les mêmes arches, frémissantes, mais domptées par le génie de l'homme. Toutefois, disons-le, ce n'est pas sans combat que la victoire a été remportée. Le torrent rebelle est venu à plusieurs reprises désorganiser les chantiers, enlever les matériaux, retarder les travaux; mais jamais il n'a triomphé de l'ingénieur; ce qu'une crue venait d'enlever, la crue suivante le trouvait refait, achevé, inébranlable. Aujourd'hui, la Durance vaivre tranquille humblement sa haute et son graveur sous un viaduc de vingt et une arches de 20 mètres d'ouverture, s'appuyant sur des piles de 51 mètres de hauteur entre les culées est de 439 mètres, et de sa longueur totale de 535 mètres 50. La hauteur moyenne des piles est de 7 mètres 86. Les rails s'élevaient à 9 mètres 59 au-dessus de l'étiage, et à 4 mètres 46 au-dessus de la crue du 2 novembre 1847. Du bas des fondations au niveau des rails, la distance est de près de 11 mètres. Ce viaduc, auquel on

travaille encore avec une grande activité, doit être terminé au mois de juillet prochain.

Le paysage qu'on découvre du pont de la Durance ne manque pas d'un certain grandeur. A gauche, au-dessus des bancs de sable et des îlots toujours agités de la rivière — véritable déception d'ardoise — les piles blanches du pont suspendu se détachent sur un épais rideau d'arbres que dominent dans le lointain les roches blanchâtres et les tours dentelées de Château-Renard. En face se dresse un rocher saillant — la Montagnette — couronné par la tour de Barbenante; à droite court la chaîne des basses Cévennes terminée par le château de Beaucaire.

Au delà de la Durance, le chemin de fer coupe en divers endroits, par des tranchées à ciel ouvert, les derniers escarpements de la Montagnette, dont elle contourne la base; celles de ces tranchées qui bissent sur les roches les plus curieuses se trouvent près de Rogonas, la première station (six kilomètres d'Avignon), village assez considérable d'où partent et où s'arrêtent provisoirement tous les convois en attendant que le viaduc de la Durance soit complètement achevé.

Quatre kilomètres au delà de Graveson, deuxième station (six kilomètres de Rogonas), et vers l'extrémité de la Montagnette, on laisse à gauche une jolie propriété nommée le château de *la Molle*, et on se retrouve dans une vaste plaine qui, sans être pittoresque, offre cependant des aspects intéressants et variés. On remarque surtout à gauche la petite chaîne qui court de la Durance vers les Alpes. Quand le ciel est pur, on distingue nettement les bourgs et les villages suspendus aux flancs de cette chaîne ou construits sur des mamelons adjacents, et principalement le Château-Renard, dont nous avons déjà signalé les tours dentelées en traversant la Durance, et la petite ville de Saint-Remy, patrie de Nostradamus, qui possède deux beaux monuments romains.

A gauche, les côtes du Rhône, que ne masquent plus les rochers de Barbenante, apparaissent de nouveau, montrant au voyageur, sur leur promontoire le plus éloigné, le pittoresque château de Beaucaire. Bientôt après avoir dépassé quelques communes insaisissables, on commence à entrer, au travers les arbres, les formidables tours du château du roi René et le clocher argu de Sainte-Marthe; plus loin, on découvre des restes d'anciennes murailles et une porte antique; on est à *Tarascon*, troisième station (huit kilomètres de Graveson).

#### TARASCON ET BEAUCAIRE.

Il y a dix-huit cents ans, — d'après les légendes provençales, — la sœur de ce Lazare que Jésus-Christ avait ressuscité, sainte Marthe, débarqua avec son frère sur les côtes de la Provence, et vint prêcher la religion nouvelle aux habitants d'Aix et des contrées environnantes. A cette époque, le pays était ravagé par un dragon terrible, appelé *la Tarasque*, qui, pendant le jour, se tenait caché dans le Rhône. Personne n'osait le combattre. Seule Marthe eut ce courage. Elle marcha droit à lui armée d'un crucifix et d'un simple gonpillon, et l'aperçut d'un bon héritage. A la première goutte qu'il recut, il commença à se tordre avec fureur; à la seconde, il tomba sans force à terre; à la troisième, sainte Marthe put l'attaquer avec sa ceinture, — quelques légendes disent avec sa jartrière, — et elle le livra au peuple. A l'endroit même où sainte Marthe avait tué le Tarasque s'éleva, peu de temps après, une ville qui, en souvenir de cet événement, prit le nom de Tarascon, et où s'est célébrée jusqu'à ces dernières années une fête populaire nommée la *Tarasque*. (Voir *l'Illustration*, tome VII, numéro 175, 4 juillet 1846).

Tarascon est, comme on le voit, une ville fort ancienne, car sa fondation remonterait, si nous en croyons la légende, au premier siècle de notre ère. Elle fut, dit-on, très-florisante au moyen âge. Sa population actuelle ne dépasse pas dix mille habitants, et elle n'offre de remarquable que son vieux château des comtes de Provence, son église de Sainte-Marthe, son pont suspendu et la vue qu'on découvre du haut de la tour de son église.

Le château, un des plus beaux monuments dont le quinzième siècle ait enrichi le midi de la France, est bâti au sommet d'un rocher à pic qui plonge d'un côté dans le Rhône et des trois autres dans un fossé profond, sur lequel un pont de pierre est jeté en face de la porte principale. Notre gravure le représente vu du leveur; la façade tournée vers la ville est flanquée de tours rondes au lieu de tours carrées. Il a été si solidement construit, que quatre siècles sont déjà passés sur lui sans y laisser de traces visibles. On s'explique difficilement comment un prince d'humeur pacifique, comme le roi René, a pu se décider à faire achever pour son usage une forteresse si massive et si difficile à prendre.

L'église Sainte-Marthe, dont la tour et la flèche de pierre s'élevaient au-dessus des maisons du quai, presque en face du pont suspendu, méritent surtout une visite. Il faut y entrer par un ravinant portique latéral. Elle date du onzième siècle. Entre autres curiosités, on remarque à l'intérieur une série de tableaux représentant les scènes principales de la vie de sainte Marthe; à droite de la nef, un beau bas-relief (style du bas-empire) rappelant celui du tombeau de la Giuliana à Ravenne, et représentant le miracle de la multiplication des pains et Jésus au milieu des Apôtres; dans la crypte, une statue de sainte Marthe et un autel païen percé d'un trou par lequel s'écoulaient, selon la tradition locale, le sang des premiers martyrs du christianisme. Avant de quitter Sainte-Marthe, on ne doit pas oublier surtout de monter sur la terrasse de la tour, où l'on jouit d'une belle vue sur Tarascon, les cours du Rhône, les Alpes et Beaucaire.

*Beaucaire*, — qui ne le sait, — est situé sur la rive droite du Rhône, en face de Tarascon. Un des plus beaux ponts suspendus construits en France a remplacé, le 14 octobre 1829, l'ancien pont de barreaux qui reflétait autrefois ses deux villes l'une à l'autre. Au mois de mars 1844, une forte trombe avait emporté (voir *l'Illustration*, no 54) le tablier de ce

pont, mais les débris de l'ancien ont été promptement réparés. L'une de ses piles repose sur un îlot sablonneux qui était au moyen âge une île assez étendue.

La foire de *Beaucaire*, personne ne l'ignore, est la plus grande foire qui se tieme en France; elle rivalise avec celles de Leipzig, de Francfort, de Novogrod et de Sinigaglia. On estime à 250 mille le nombre des commerçants qui la fréquentent, français, méridionaux, lyonnais, alsaciens, romains, allemands, russes, italiens, espagnols, grecs, orientaux, et, d'après des calculs, en apparence dignes de foi, la somme annuelle des ventes et achats s'y élève à 50, 60 et même à 80 millions (1). On y trouve des marchandises de tous les pays, et afin qu'on puisse se reconnaître dans ce débale commercial, l'autorité a établi un ordre de vente et un classement méthodique; les négociations s'ontant longtemps avant l'ouverture légale, annoncée le 21 juillet par un coup de canon, et elles se continuent après la clôture, qui a lieu le 28.

L'origine de cette foire est inconnue. A *la redinas* des privilégiés de la ville, donné le 9 janvier 1465 par Jean Bernard de Marimont, écuyer de l'écurie de Louis XI, et garde du petit scel de Montpellier, nous apprend que les habitants de Beaucaire avaient accoutumé de faire tenir et célébrer chaque année, à la fête de Sainte-Magdelène et les trois jours suivants, la foire dans ladite ville de Beaucaire, de toutes marchandises, sans payement d'aucun péage, redevances ou impôt, et sans que l'on puisse détenir ni prendre personne, si l'énormité du crime ne requiert punition corporelle. » Charles VII décida « que s'il survenait quelques fêtes pendant le temps de la foire, elles ne compteraient pas, et que la foire tiendrait trois jours ouvrables entiers. » Henri III, au mois de mars 1585, ratifia cette disposition. Les franchises de la foire consistaient principalement dans l'exemption du *denier de saint André*, perçu sur les marchandises exportées. Menacés, par la révolution, de perdre leurs privilèges séculaires, les Beaucairois présentèrent un mémoire au comité d'agriculture et du commerce, et le 27 juin 1790, l'Assemblée constituante, « considérant que la franchise accordée aux foires de France était plutôt une faveur pour le commerce qu'un privilège particulier à une ville » décréta qu'il ne serait innové à ce qui les concernait. Un décret impérial, du 6 janvier 1807, fixa la durée de la foire de Beaucaire à huit jours. Le conseil municipal de la ville, dans sa séance extraordinaire du 5 mai 1814, nomma quatre députés pour aller supplier Louis XVIII de conserver aux Beaucairois le privilège de la foire du 21 juillet; cette demande ne pouvait être accueillie; cependant le bureau de conservation de la foire, régulièrement constitué par arrêt du conseil d'Etat du 10 novembre 1671, et maintenu par la loi du 27 ventôse an VIII, fut autorisé par l'article 59 de la charte constitutionnelle. (*Histoire des villes de France*, t. VI, p. 65.)

Vue de Tarascon et du pont suspendu, Beaucaire se présente bien. Son beau quai, ses magnifiques promenades, son vieux château forment un tableau pittoresque. Mais que ce soit la première impression favorable est vite effacée, si, cédant à sa curiosité, on se décide à pénétrer dans l'intérieur de la ville, quand la foire, qui l'a rendue si célèbre, ne s'y tient pas. Quelle solitude! quelle tristesse! quelle paresse! Quelle mort! Beaucaire n'est habitée, Beaucaire n'est gai, Beaucaire n'a de l'activité, Beaucaire ne vit qu'en temps de foire. Aussi vienne l'époque si impatientement attendue, vienne le mois de juillet, comme Beaucaire se peuple, qu'elle se montre joyeuse et vive; comme elle s'occupe, avec quelle ardeur elle s'occupe son apathie, avec quel empressement elle retrouve sa vigueur, qu'on eût pu croire perdue! Voyez-la s'agiter, elle ne connaît plus ni le repos, ni le sommeil; aucun travail ne lui répugne, aucune fatigue ne peut la lasser! Plus le nombre de ses hôtes augmente, plus elle se multiplie, plus elle s'ingénie pour les bien recevoir. En un instant elle leur improvise des magasins, des hôtels, des tavernes, des salles de bal, des théâtres. Le soin de ses affaires ne lui fait pas négliger ses plaisirs: tout en les servant, elle prend part aux opérations de leur commerce et aux orgies de leurs fêtes. Mais aussi, pendant ces quelques semaines, elle a vécu un an; et quand elle est enfin abandonnée à elle-même, épuisée par cet effort surhumain, elle se laisse forcément retomber dans cet horrible marasme où elle végète si tristement pendant tout le reste de l'année, sans qu'aucun souvenir, aucune espérance puisse la faire sortir, — ne fût-ce qu'un jour, ne fût-ce qu'une heure, de cet engourdissement si voisin de la mort.

Il n'y a aujourd'hui à Tarascon qu'une station provisoire: la station définitive, en construction très-avancée, est en pierre. On y arrive de la ville par un grand escalier; car elle est élevée au-dessus du Rhône de toute la hauteur du viaduc qui traverse le fleuve pour relier le chemin de Marseille à celui de Beaucaire à Nîmes. En avant et en arrière de la station de Tarascon, se trouvent deux courtes qui viennent toutes deux aboutir à ce remarquable ouvrage; la courbe du côté d'Avignon a, jusqu'au pont, 1,444 mètres, et celle du côté de Mars-Idu 1,487 mètres. Enfin, un peu plus loin, se trouve un autre embranchement de 1,655 mètres, qui va au port de Tarascon.

#### DE TARASCON A ALES.

Au sortir du débarcadere de Tarascon, le chemin de fer reprend une direction presque entièrement parallèle au Rhône, et il la suit jusqu'à Arles. Peu de temps après avoir dépassé les dernières maisons du faubourg, on laisse à droite le chemin de fer de Nîmes, qui doit traverser le Rhône au-dessus de Beaucaire, sur un admirable pont viaduc de sept hardies travées en fonte, dont l'exécution a offert et offre encore à si grand

(1) Ces chiffres sont empruntés à l'histoire de Beaucaire, publiée dans *l'histoire des villes de France* de M. Guibourt. Dans sa *Statistique de la France*, M. J. H. Schœtzer donne des évaluations bien différentes: il estime, à 100,000, les négociants, et les affaires à 16 millions.



des difficultés, qu'il ne sera peut-être pas achevé avant le mois de juillet prochain. Au delà de cet embranchement, le paysage devient trop monotone pour mériter d'être regardé. A droite, la levée du Rhône masque entièrement la vue; à gauche, on découvre, quand le ciel est pur, les pics dentelés des Alpes. De Tarascon à Arles, on ne trouve qu'une station, celle de Ségonnax (6 kilomètres de Tarascon). Aussi est-ce avec un vif sentiment de plaisir que le voyageur sent la locomotive, qui ne doit pas s'arrêter, courir vers Arles aussi vite que le lui permettent les règlements de police, et qu'il aperçoit les murailles et les édifices de cette ville fameuse, où il a hâte d'arriver. Cependant, si pressé qu'il soit, il ne peut refuser quelques instants d'attention à des ruines monumentales qu'il remarque sur sa gauche, au sommet d'un rocher isolé au milieu de la plaine. Ces ruines, où l'on distingue une église, une tour et des bâtiments claustraux, sont tout ce qui reste de la célèbre abbaye de Montmajour. C'est un de ces sites privilégiés que visitent souvent les peintres et les archéologues, toujours sûrs d'y faire quelque nouvelle découverte. Ils s'y rendront d'autant plus volontiers désormais, qu'ils ne craindront plus d'en rapporter la fièvre, car les marais insalubres qui l'entouraient de tous côtés ont été desséchés et cultivés depuis peu. Il y a trente ans à peine, ces marais étaient complètement impraticables; on ne pouvait les

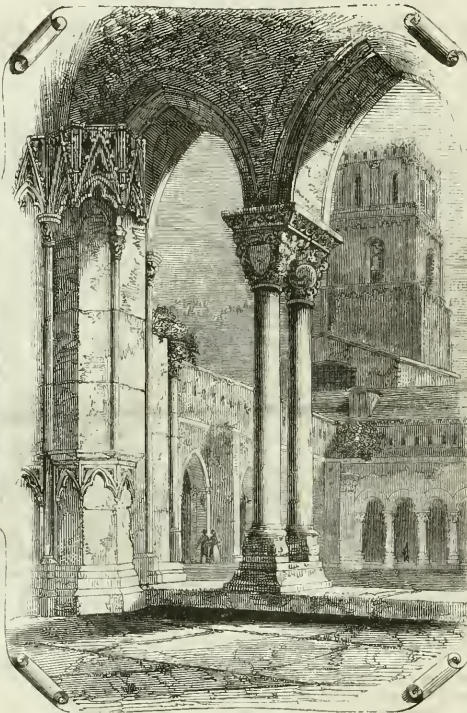
traverser que sur une étroite chaussée, transformée actuellement en route royale. L'artiste ou le savant qui s'y aventurerait très-saillait plus d'une fois malgré lui d'effroi et de dégoût à la vue des spectres vivants à peine convertis de haillons et grelottants de fièvre qu'il rencontrait autour des ruines de Montmajour. C'étaient, en général, des condamnés évadés, qui, réfugiés dans ces marais, s'y construisaient des retraites inaccessibles à tous les autres hommes, et qui aimaient mieux mourir de faim, d'humidité et de froid, mais être libres, que d'expier dans les prisons, d'où ils s'étaient sauvés, les fautes qu'ils avaient pu commettre. — Aujourd'hui, grâce aux travaux de dessèchement qui ont été exécutés, là où croupaient des eaux stagnantes croissent d'abondantes moissons, la population s'est moralisée en recouvrant la santé; les ingénieurs ont détruit les asiles les plus redoutés, et, s'il en restait encore, la gendarmerie départementale s'y transporterait sans peine et sans danger. Mais ne vantez pas ces heureux changements aux vieillards que vous rencontrerez; loin de vous comprendre, ils vous diront combien ils regrettent amèrement le temps qui n'est plus, et ces jeunes dont ils se tressaient des palmiers, et ces poissons qu'ils pé-

chaient dans les trous les plus profonds, et ces grandes herbes abandonnées où ils menaient paître leur bétail, et ces tanières qu'ils s'étaient construites eux-mêmes, et pour lesquelles ils ne payaient ni loyer ni impôt. Ils oublient tous que, si ces améliorations qu'ils déplorent avec tant de chagrin n'avaient pas eu lieu, ils seraient morts depuis longtemps... de constructions de toutes les époques qui recouvrent cette esplanade dans le désordre le plus pittoresque que puisse rêver un artiste. Ce qui le frappe surtout, c'est que moins ces constructions sont anciennes, moins elles sont conservées. L'église principale, bâtie au onzième siècle, est presque entièrement intacte; le cloître qui y est adossé, et qui a longtemps servi d'étable, reste en partie debout, bien qu'on lui ait enlevé la plupart de ses gracieuses petites colonnes qui supportaient ses arcades byzantines. La tour élevée au quatorzième siècle par Pons d'Ulnio, et qu'un peintre d'Arles a achetée naguère pour qu'on ne la démolît pas, dresse encore dans l'air sa masse inébranlable; mais les murs profondément lézardés des vastes bâtiments modernes du monastère, qui date de Louis XIV, s'écroulent journellement, abattus par les ravages du temps ou tombés sous les pioches et les marteaux des démolisseurs, qui ont vainement essayé d'entamer les constructions trop solidement du moyen âge.

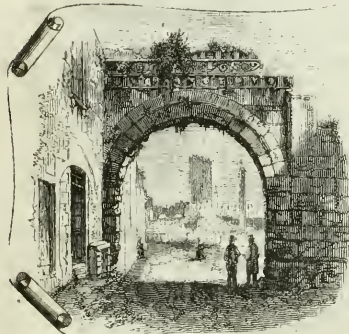
A l'extrémité du rocher que couronnent les ruines de Montmajour, et au point où il s'enlève jadis dans le marais, s'élève la charmante chapelle de Sainte-Croix. La fameuse procession du Pardon y attirait chaque année, le 5 mai, un nombre considérable de pèlerins de tous les pays qui venaient y adorer un fragment de la croix de Notre-Seigneur pour gagner des indulgences plénières. A en croire les



Chemin de fer d'Avignon à Marseille. — Embarcadere d'Arles.



Chemin de fer d'Avignon à Marseille. — Cloître Saint-Trophyme, à Arles.



Théâtre antique, à Arles.



Place d'Arles.

pères bénédictins, la chapelle de Sainte-Croix avait été fondée par Charlemagne, en souvenir d'une victoire qu'il avait remportée sur les Sarrasins, et ils appuyaient cette assertion sur une inscription incrustée dans ses murs. Mais dom Charleleup et dom Bouquet ont prouvé que cette inscription, gravée en caractères du quinzième siècle, était apocryphe, et il est assez difficile de croire qu'une grande bataille ait pu être livrée, il y a plus de mille ans, sur cette plaine, qui, au commencement de ce siècle, était encore un marais impraticable.

Le chemin de fer a décrit depuis Avignon une courbe assez considérable pour que le voyageur plus amoureux de la ligne droite que du pittoresque, ou le négociant qui est avare de ses minutes, demande la raison de ce long détour. C'est Arles que les ingénieurs sont venus chercher, par respect pour ses anciennes grandeurs sans doute, mais sans l'espérance



Chemin de fer d'Avignon à Marseille. — Viaduc d'Arles.

Après avoir franchi le seuil d'une porte en ruine, le voyageur qui va visiter l'abbaye de Montmajour monte par un chemin en zigzag ombragé de lentisques, d'arbusiers et de chènes verts, à une petite terrasse ornée d'une jolie croix, et de cette terrasse à une esplanade, où il admire d'abord un charmant panorama. Sa curiosité satisfaite, il examine les ruines

motivée de voir une quatrième et dernière civilisation déferler une nouvelle couronne, celle de l'industrie moderne, à cette cité qui fut successivement rivale de Byzance, métropole de la Gaule romaine, capitale d'un royaume et lui donnant son nom, comme libre et se parant du titre de république comme les municipes de l'Italie, puis s'élançant peu à peu sous le niveau

Après avoir franchi le seuil d'une porte en ruine, le voyageur qui va visiter l'abbaye de Montmajour monte par un chemin en zigzag ombragé de lentisques, d'arbusiers et de chènes verts, à une petite terrasse ornée d'une jolie croix, et de cette terrasse à une esplanade, où il admire d'abord un charmant panorama. Sa curiosité satisfaite, il examine les ruines



monarchique de Louis XIV. Arles est encore restée, par son étendue territoriale, la commune la plus vaste peut-être des communes de la France actuelle. Vous étiez déjà sur les terres d'Arles, lorsque vous avez aperçu le monastère de Montmajour. Cette autre éminence que vous découvrez sous le coteau de Montmajour est la montagne de Cordes, synonyme dénaturé de Cordoue, et qui consacre le souvenir d'un camp des Sarrasins d'Espagne. — Ces prétendues montagnes sont les dernières racines de la chaîne des Alpes ou petites Alpes de Provence, qui se soulèvent encore à une certaine élévation vers Saint-Remy, mais que vous avez laissées s'affaissant à gauche entre cette ville et Tarascon lorsque vous avez dévié sur Arles. Au delà de Montmajour, quelques-uns de ces sommets qui sont aux Apennins d'Italie ce que les Apennins sont eux-mêmes aux grandes Alpes dessinent quelques silhouettes vagues à l'horizon et s'y parent de ces belles teintes bleuâtres si douces à l'œil sous le ciel italien. Comme dans la campagne de Rome, le paysage est surtout caractérisé ici par les accidents de son horizon aérien, car sur le sol croissent tout au plus quelques rares bouquets d'arbres. Malgré

le Rhône, jaune quelquefois comme le Tibre (le Flavius Tiberis d'Horace), et comme lui, aimant aussi à franchir ses bords ; malgré les arceaux du pont de Crau que nous n'apercevons

beaucoup à ceux de Rome. Le panorama d'Arles, grâce aux oliviers de la Crau, offrirait peut-être plus de points d'analogie avec celui de Jérusalem.

ARLES.

La station d'Arles (huit kilomètres de Ségoumaux), où nous sommes arrivés pendant que nous faisons en imagination cette petite excursion à Montmajour, se trouve située, non loin des bords du Rhône, à l'extrémité d'une magnifique allée de tilleuls, qui conduit à la porte de la Cavalerie. C'est la station la plus importante de la ligne, après celles d'Avignon et de Marseille. Elle est entièrement construite en pierre, et renferme un vestibule assez vaste, des salles d'attente pour les voyageurs des trois classes, des salles pour les bagages, etc., etc., et les aménagements convenables pour un service important de marchandises.

La ville est devant nous, hérissée en partie encore de ses vieilles murailles, ruines elles-mêmes, et qui n'entourent que d'une enceinte ébréchée une collection de ruines. C'est un spectacle d'un aspect mélancolique, mais non sans charme, car ici certains débris sont encore d'une beauté toujours

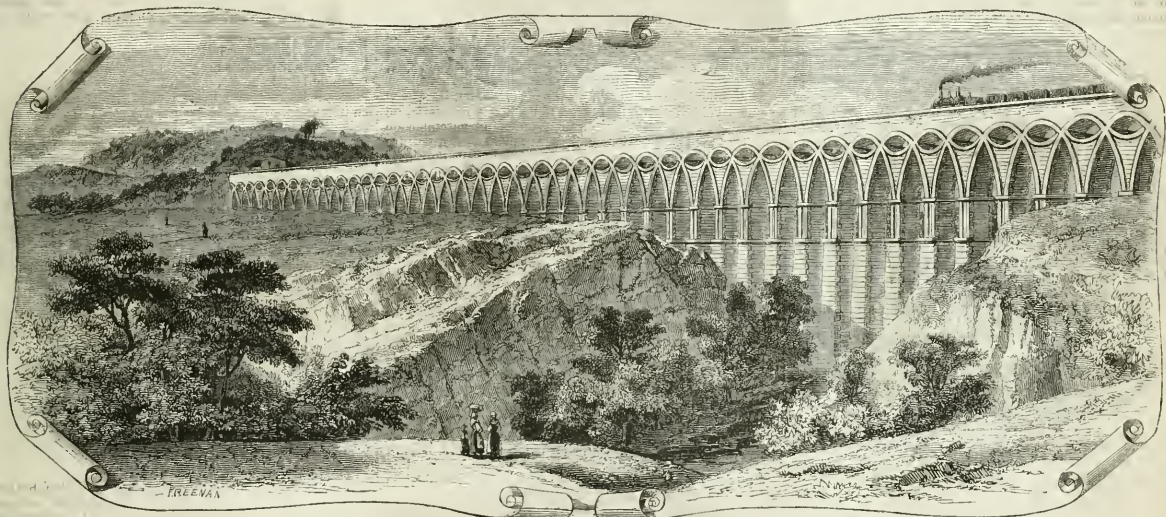


Chemin de fer d'Avignon à Marseille. — Miramas.

pas encore d'ailleurs, il fallait que les constructions romaines des viaducs du chemin de fer vinssent au secours de ceux qui veulent absolument que les abords d'Arles ressemblent

d'une enceinte ébréchée une collection de ruines. C'est un spectacle d'un aspect mélancolique, mais non sans charme, car ici certains débris sont encore d'une beauté toujours

d'une enceinte ébréchée une collection de ruines. C'est un spectacle d'un aspect mélancolique, mais non sans charme, car ici certains débris sont encore d'une beauté toujours



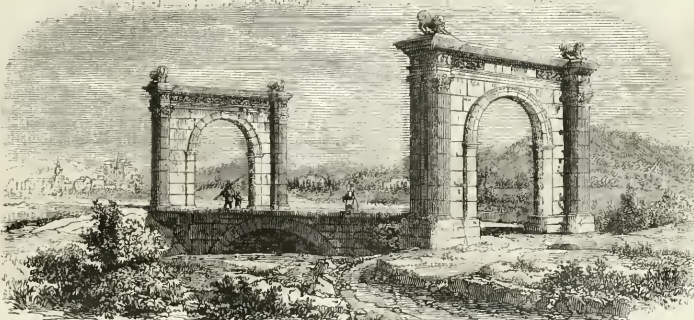
Chemin de fer d'Avignon à Marseille. — Viaduc de la Fosoubre à Saint-Chamas.

jeune; là, d'autres conservent au moins par des fragments d'inscriptions ou par la légende traditionnelle la consécration de l'histoire.

Cette évocation des siècles à travers les ruines d'Arles préoccupera longtemps encore les touristes les plus indifférents. C'est par le sentiment romain qui s'empare d'abord de vous au sein d'Arles, bien plus encore que par sa physionomie matérielle, qu'Arles vous rappelle sa filiation romaine. Cependant l'empreinte de Rome est aussi gravée ici plus profonde ou ressort avec un relief plus saillant que n'importe dans quelle ville. Sous ce double rapport, un écrivain arlésien, M. Amédée Pichot, n'a pas eu tort de proclamer sa ville natale le portique français de l'Italie! Cette prétention est d'ailleurs celle de tous les archéologues indigènes, qui, depuis quelques années, se sont multipliés pour explorer, étudier, décrire la petite Rome des Gaules (Gallula Roma). Grâce à MM. Honoré Clair, Estrangin, Jacquemin, etc., le voyageur trouvera au débarcadère d'Arles plus de bons ciceroni pour le conduire à travers la ville antique et la ville du moyen âge, que de bons albergistes pour l'inviter consciencieusement à

un confortable hôtel moderne. Jusqu'à ce qu'on ait bien constaté les progrès de la civilisation promise, que le voyageur se délie donc de toutes autres enseignes que celles de l'hôtel du

véritables émules des Nibby et des Melchior de la Rome italienne. Est-ce l'histoire proprement dite qui vous attire? Justement M. Amédée Pichot vient de publier, en tête d'un volume intitulé *le Dernier roi d'Arles*, une histoire complète d'Arles depuis le déluge jusqu'à la révolution de 1850. MM. Clair, Estrangin, etc., ont précédemment classé la moindre statue, rapproché les moindres fragments, inventorié même tout le musée lapidaire. Au signal d'arrivée de la locomotive, tout le passé d'Arles se redresse devant vous à l'instar des générations de la vallée de Josaphat. Nous ne pouvons que nommer chronologiquement quelques uns des fantômes de cette imposante lanterne magique des siècles : — Hercule combattant à Arles deux géants, évanescemment attesté, quoique mythologique, par les innombrables cailloux de la plaine de Crau — César faisant d'Arles une colonie romaine; — Constantin construisant sur le Rhône un pont, et sur les quais un palais impérial (le château de la Trouille); — Majorien donnant caduc et Honorius y convoquant les représentants de la Septimanie; — les Visigoths en repoussant Clovis; — Childbert



Chemin de fer d'Avignon à Marseille. — Pont Flavian, à Saint-Chamas.

Nord et de l'hôtel du Forum. Mais s'il s'arrête à Arles pour y faire un petit cours d'histoire ou d'archéologie, il peut s'abandonner à n'importe lequel des savants ci-dessus dénommés,

Nord et de l'hôtel du Forum. Mais s'il s'arrête à Arles pour y faire un petit cours d'histoire ou d'archéologie, il peut s'abandonner à n'importe lequel des savants ci-dessus dénommés,

des jeux dans l'amphithéâtre et des fêtes dans le palais; — Artimanie; — les Visigoths en repoussant Clovis; — Childbert



s'en emparant sur les Visigoths ; — les Sarrasins cherchant à s'y élever ; — puis à leur tour les Sarrasins succombant sous le *martellu* vengeur des fils de Pépin ; — Bozon y fondant un royaume au dépend de Charles le Chauve, royaume confisqué sous ses successeurs par les empereurs d'Allemagne, changé un moment en république, mais conquis enfin par Charles d'Anjou, et réuni sous Louis XI à la France avec le reste de la Provence, époque depuis laquelle Arles se foud peu à peu dans l'unité française.

La physionomie actuelle de la ville se ressent de toutes ces révolutions. Comme partout on n'a pas créé à Arles sans démolir ; mais souvent aussi on a procédé par juxtaposition autant que par superposition, et dans certains quartiers les explorateurs n'ont eu qu'une couche d'inutiles débris à débayer pour retrouver les précieux fragments des époques les plus intéressantes.

Outre de nombreux tronçons de colonnes, des sarcophages, des statues mutilées et autres débris épars çà et là, Arles possède deux grandes vestiges de l'époque romaine. C'est d'abord l'amphithéâtre appelé les Arènes, le plus noble monument du même genre après le Colisée, et dont on aperçoit les arceaux à droite dans la planche de l'embarcadere ; les deux rangs carrés qui les dominent furent bâties à l'époque des invasions sarrasines ; l'artiste y a associé pittoresquement l'aiguille oblique du clocher des Cordeliers. L'amphithéâtre d'Arles est-il contemporain de Jules César, ou n'appartient-il qu'aux règnes des successeurs d'Auguste ? Question controversée sur les lieux et ailleurs, faute d'inscription précise. Par ses dimensions, ce Colisée pouvait donner place à vingt-cinq mille spectateurs. Il est formé par deux rangs de portiques en arcades entrées à plein jour, superposés, chaque étage étant de soixante portiques, le premier dorique, le second corinthien ; mais la forme ovale du monument explique l'inégale largeur des arcs. Son délabrement actuel, ses échancrures irréparables, cette double couronne de tours parasites mais qui ne sont pas sans effet, tout donne aux Arènes d'Arles un caractère poétique que les artistes préfèrent à la conservation plus complète de celles de Nîmes. Quand vient le crépuscule des belles soirées de Provence, rien d'éloquent pour l'imagination comme le silence de cette grande masse architecturale qui a subi toutes les vicissitudes de l'histoire ancienne et de l'histoire moderne. Aujourd'hui déblayé, le Colisée des bords du Rhône était resté nomade des siècles comme une petite ville au milieu d'Arles ; voûtes, pilastres, dômes, gradins, tout devenait matériaux et se transformait sans plan selon les besoins de la classe indigente qui se partageait le terrain. « Après la guerre, dit l'auteur de *l'Essai historique sur Arles*, l'amphithéâtre fut livré à cette population rustique tout le jour avant sans doute démolir les dernières chapitres. J'ai vu dans mon enfance, ajoute M. Amédée Pichot, un milieu de cette arène romaine, toute une ville du moyen âge assez mal alignée avec ses rues et sa place publique ornée d'une croix. Des mesures s'étaient les uns appuyés, les autres suspendus aux larges pierres des gradins inférieurs, creusant leurs cheminées sous les voûtes supérieures, et transformant en étalles ou en caves quelques-unes des galeries qui avaient autrefois servi de loges aux bêtes féroces. »

Les ruines du théâtre antique n'ont pas moins d'importance que celles des Arènes. Ces ruines, rapprochées par un artiste de celles d'Orange, complèteraient le plan d'un édifice scénique avec tous ses détails du *parascenium*, du *proscenium*, du *pulpitum*, de l'*orchestre*, des *gradins*, des *coimitores*, etc. Tel qu'il est, le théâtre d'Arles peut faire envie à Rome, moins riche en ce genre de ruines ; car le culte substitué à celui de l'Olympe s'acharna surtout à faire disparaître tout ce qui tenait aux yeux profanes de la muse dramatique. Ici, me tout du moins dans les superposés aux arades du théâtre comme à celles des Arènes, indique que les deux édifices furent reliés dans un système de fortifications. Cette tour étant appelée tour de Saint-Roland, du nom d'un évêque égaré dans le neuvième siècle par les Sarrasins, la tradition veut qu'elle ait servi à défendre la ville de leurs incursions. Outre le plan général du théâtre, curieux sujet d'étude, cet emplacement offre au touriste deux belles colonnes qui décorèrent autrefois la scène et une arcade ayant appartenu aux portiques (on l'appelle *l'Arc de la Miséricorde*). C'est là surtout que les fouilles ont de tout temps produit les plus riches résultats, comme on peut s'en convaincre au musée de la ville. Ce musée est placé sous la direction d'un artiste, M. Huart, encore un de ces érudits qui vous serez heureux de rencontrer pour vous conduire sur les ruines du Forum dont il ne reste extérieurement qu'un fragment de fronton corinthien à l'ossé au mur d'une petite église occupée autrefois par un tailleur d'habits ; mais les habitants de ce quartier ont presque tous quelques substractions antiques dans leurs caves où l'hospitalité arlésienne vous fera goûter le vin des ceps crûs de la Crau, en l'honneur de César ou de Constantin, ceux qui savent le latin, ajoutant avec malice : *Minor Arlesis sepulta quem vicis* (Arles est plus riche en ce genre que vivante).

Les monuments du moyen âge chrétien appellent aussi votre attention dans la ville de Saint-Trophyme ; c'est à ce saint disciple des apôtres que fut dédiée l'église métropolitaine, après que ses reliques y eurent été transférées. C'est une église en croix latine, qui n'a pas la grandeur mystérieuse des cathédrales normandes, ni la splendeur rayonnante des basiliques de Rome ; mais ce qui fait sa distinction particulière, c'est son portail historique, tableau de pierre du treizième siècle, représentant le jugement dernier avec une grande variété de figures symboliques. Par la nature du granit, l'effet du temps, la couleur du portail de Saint-Trophyme imite la couleur du bronze. A la cathédrale est attaché aussi le cloître, monument unique par la multiplicité de ses détails, chaque galerie se composant d'une nouvelle variété de colonnes, chaque colonne offrant elle-même une variété dans sa base on son chapiteau, comme si chacune avait été confiée à un artiste différent, jaloux de surprendre et de charmer son rival, l'un s'inspirant des traditions classiques, l'autre n'in-

voquant que le caprice de son imagination. C'est au clair de la lune ou à la lueur des flambeaux qu'il faut visiter une seconde fois ce petit musée gothique pour voir les reliefs de toutes les lumières sur ces fantastiques décorations.

Quoque la ville moderne n'ait pas, pour les artistes du moins, la même importance que la ville antique, Arles doit encore quelques pages d'architecture au siècle de Louis XIV, entre autres son hôtel de ville, œuvre de Peyrot, corrigée, dit-on, par Mauzard ; la tour de l'Horloge, qui le couronne, est du seizième siècle, et c'est une imitation, non sans grâce, d'un monastère romain qu'on trouve à Saint-Remy. Le vestibule de l'hôtel de ville est une voûte assez hardie. On y voyait avant la révolution une statue de Louis XIV. L'édifice, situé sur une grande et une petite place, a deux façades d'un bon style ; celle du nord offre la petite place comme sous le nom du Plan de la Cour ; celle du midi contribue, avec le portail de Saint-Trophyme, l'ancien archevêché et l'église Sainte-Anne convertie en musée, à donner un caractère monumental à la place dite Royale ou de Saint-Trophyme. C'est d'ailleurs sur cette place que s'éleva aussi l'obélisque égyptien qui n'avait pas son pareil en France avant l'arrivée de celui de Linsor à Paris. L'obélisque décorait, sous les Romains, le cirque des courses en char, d'où il fut relevé sous Louis XIV et dédié à ce monarque, représenté sous la forme d'un soleil. Le bonnet de la liberté et l'aigle ont servi d'emblème en leur temps. On a cru devoir respecter le soleil de Louis XIV, sous un roi qui a lui-même relevé tous les piédestaux de son aïeul à Versailles.

Malgré l'obligance des ciceroni arlésiens, il est difficile de connaître leur ville en un jour, surtout si on veut visiter toutes les églises, quoiqu'il n'y en ait pas autant qu'à Avignon. Notre-Dame-la-Major, Saint-Jean de Monstir, Saint-Antoine, Saint-Julien, l'hôpital, etc., etc., mériteraient au moins un coup d'œil ; mais la cloche du départ nous rappelle, il est temps de nous remettre en route.

#### D'ARLES A SAINT-CHAMAS.

Le chemin de fer contourne Arles comme il a contourné Tarascon, laissant d'abord à droite le Rhône et la porte de la Cavalerie, le longe, sur un certain espace, la double enceinte ; puis, traversant le boulevard, il s'éloigne de la ville, qui, vue de ce point, offre un tableau des plus pittoresques.

Aux kilomètres environ au-dessus de la station, il traverse l'atelier central d'entretien et de réparation du matériel de la compagnie. Ces ateliers forment un grand ensemble de constructions parfaitement groupées et disposées. Au centre est la rotonde des locomotives, qui a servi de salle de réception et de banquet, lors de l'inauguration du chemin de fer. Cette rotonde a 50 mètres de diamètre et 19 d'élevation ; trente portiques donnent accès aux locomotives qui convergent vers un centre commun, formé d'une plaque tournante où l'on peut manœuvrer à la fois la locomotive et son tender.

Au delà de ces magnifiques ateliers, nous passons devant les Alyscamps, dont nous apercevons seulement les cyprès, dominés par la tour de Saint-Honorat, et qui méritent plus qu'une mention.

On pourrait faire un voyage historique à travers les Champs-Élysées d'Arles comme on l'a fait dans les Catacombes de Rome, et ici tout l'avantage serait à la Rome provençale, car sur les marbres funéraires de sa nécropole est inscrite l'histoire de toutes les révolutions de sa destinée sociale. Avant d'être un cimetière chrétien, les Alyscamps avaient été consacrés aux Dieux Muses, et dans les âges du paganisme, on arrivait sans doute de Marseille à Arles, comme de Naples à Pompéi, par une voie de tombeaux. Lorsque saint Trophyme eut converti les Gallo-Romains des bords du Rhône, il bénit le champ du repos, et la tradition prétend que le Christ lui-même apparut à son apôtre pour ajouter sa bénédiction à la sienne. En commémoration de cette miraculeuse présence, une chapelle, plusieurs fois démolie et rebâtie, s'appelle encore la chapelle de la *Genouillade*, et, autrefois, une fenêtre grillée y indiquait l'emplacement où le Fils de Dieu avait fléchi le genou à côté de Trophyme. M. Amédée Pichot, qui ne néglige aucune analogie, compare la *Genouillade* d'Arles à la petite église de *Domine qui vadis* élevée près de Rome sur les vestiges des pas du Christ, là où il apparut tout à coup à saint Pierre. D'autres églises et chapelles chrétiennes décorèrent successivement les Alyscamps, et quelques-unes sont encore debout, entre autres l'église de Notre-Dame-de-Grâce, qui dut remplacer quelque temple de Proserpine ; Saint-Pierre-des-Alyscamps, où l'apôtre fut sub-titué à Mars dans son propre temple ; la chapelle plus moderne des Porcelots, où l'on voit encore l'écusson de cette illustre famille, dont les armes étaient *dor à un porceau passant de sable* ; la chapelle du Duel, construite en 1521, en expiation d'un duel à outrance, et mise par le vainqueur sous l'invocation de saint Accurse, le patron du vaincu, etc. Les chrétiens d'Arles ne s'emparèrent pas seulement des temples des dieux funéraires, mais encore il avait qui saivent les morts furent expropriés par les morts. Toute tombe vide recevait un nouvel hôte, et, dans les temps de décès plus fréquents, l'urne offerte encore pleine de cendres laissait place au cadavre apporté au cimetière par les moines de Saint-Honorat, qui eurent bientôt le monopole du droit de *mortillage*. Ce dut être, pendant les premiers siècles, un bon revenu, car les Alyscamps acquirent rapidement une réputation de terre sainte, qui se répandit au loin. Tous les riverains du Rhône, à leur lit de mort, étaient consolés par la pensée que leurs restes iraient reposer dans ce lieu privilégié, que la bénédiction divine protégeait contre tous les maléfices. On prétendait même que le miraculeux privilège commençait en faveur du cercueil, du moment que le défunt l'avait légué au *campo santo* d'Arles. Selon Gervais de Tilbury, maréchal du royaume d'Arles par l'empereur Othon, qui écrivait dans le treizième siècle, il suffisait de livrer au cours du fleuve un cercueil destiné aux Alyscamps, en ayant soin d'y déposer sous la tête du mort le prix des funérailles, et le cercueil arrivait à sa destination « comme une lettre qu'on a affranchie à la

poste. » C'est ce que l'auteur du *dernier roi d'Arles* raconte aussi en style plus poétique, en s'écriant : « Miraculeuse navigation que celle de ces nefes de la mort, qui partaient ainsi pour Arles, sans rames et sans gouvernail, s'arrêtaient invinciblement à la dernière maison de la ville, et que le clergé venait recueillir pour les caveaux souterrains de Saint-Honorat. Quand les marins du Rhône rencontraient ces nacelles funéraires, ils les saluaient en faisant le signe de la croix, persuadés que l'ange gardien du défunt les guidait à travers les bannes de sable et déployait ses ailes protectrices en forme de voiles. » Les marins de la Roquette (quartier des marins à Arles) sont aujourd'hui un peu moins superstitieux ; il faut lire aussi que les antiquaires ont depuis longtemps mis au pillage les tombeaux, les sarcophages, les canopes, les urnes lacrymatoires des Alyscamps. Déjà sous l'ancien régime, et avant même le règne de Louis XIV, la municipalité d'Arles offrait volontiers en cadeau les monuments de la sainte nécropole des Gaules aux rois de France, à leurs ministres, aux nobles amateurs, aux villes voisines. Singulière manière de faire des générosités ! Le musée du Louvre possède ainsi des sarcophages arlésiens comme il possède la Vénus d'Arles, qui avait primitivement orné les galeries de Versailles sous le grand monarque.

Tel qu'il est aujourd'hui, le cimetière d'Alyscamps n'offre plus qu'un champ de dévastation : les chapelles lézardées, les cuves de marbre mutilées, les fragments de pierres tumulaires de toutes sortes, qui ont échappé à la profanation, au vandalisme et à l'amour non moins fatal des virtuoses faiseurs de collections, donnent un bien lugubre aspect à cette partie du sol arlésien. Les excavations occasionnées par les travaux du chemin de fer en ont fait sortir de nouvelles richesses, et il eût été digne des magistrats de la ville de profiter de l'occasion pour transformer les antiques Alyscamps en musée funéraire, qui donnerait aux approches de la porte de l'Aure quelque chose de la pittoresque et mélancolique décoration de la *coza des Tombeaux* de Pompéi. L'Élémi urbaine et la commission archéologique devraient s'occuper sur cette question qui intéresse essentiellement l'avenir du pays. Les souvenirs de l'histoire et de la poésie, les mandements des anciens archevêques et les vers du Dante et de l'Arioste, leur recommandent les Alyscamps. Par leur tour, le tracé de la voie de fer, qui les traverse en diagonale, en a respecté les dispositions principales. Malgré la tentation de ce nouveau moyen de transport, d'accord ici avec la fameuse ballade de Bürger, qui dit que *les morts vont vite*, il faut que les derniers habitants de ce champ de repos si tourmenté s'arrêtent enfin, et que les derniers débris de leurs demeures de marbre, restaurés par des mains pieuses, forment, grâce à quelques plantations, des *Champs-Élysées* en harmonie avec les autres ruines monumentales de la Rome des Gaules. Alors un acte de conscience poussera peut-être les villes enrichies des dépouilles d'Arles à une juste restitution. Paris renverra à Arles le sarcophage de Cecilia Aprula ; Lyon, celui de Servilius Marcianus ; Marseille, celui de Flavius Memorius. Alors enfin le retour de maine autre tonbe de l'ère chrétienne forcera le département à restaurer l'église de Saint-Honorat des Alyscamps, gracieux mélange de byzantin et de gothique dont l'ossuaire renfermait, dit-on, les corps des preux de Charlemagne, frappés sur le lieu même, dans leur lutte de géants contre les Sarrasins :

Della gran moltitudine ch'uccisa

Fu d'ogni parte in questa ultima guerra...

Se uede ancor segno in quella terra...

Che presso ad Auli, où il Rodano stagna,

Pieua di sepolture è la campagna.

(Orlando furioso.)

A peine les Alyscamps ont-ils disparu derrière nous que déjà nous franchissons les marais d'Arles sur le grand viaud de ce nom. Ce viaud, qui, dans le principe, ne devait avoir que 500 mètres de longueur, a été porté à 769 mètres, pour remplacer des rentables, où attendu sa mobilité le sol aurait pu supporter. Ses fondations ont offert de grandes difficultés, à cause du sol éminemment mobile et tourbeux de la vallée qu'il est destiné à franchir. Là, comme sur toute la ligne, l'art a vaincu la nature. Le viaud a trente et une arches de 21 mètres d'ouverture reposant sur des piles de 5 mètres d'épaisseur. Sa hauteur moyenne est de 8 mètres. Il laisse à sa gauche l'ancien pont de Crau, aux arches beaucoup plus nombreuses et plus petites. Les marais d'Arles franchis, on traverse, dans des tranchées à ciel ouvert, les collines sablonneuses qui les bordent au S.-E., et en en sortant, on entre dans la fameuse plaine de Crau sur un remblai, qui la domine dans toute sa longueur et des hauteurs variables. Ici, avant la station de Raphèle (neuf kilomètres d'Arles), elle est cultivée : l'homme a vaincu la nature. Plus loin il lutté contre elle avec des chances diverses, tantôt triomphant, tantôt battu ; mais là-bas, au delà de la station de Saint-Martin de Crau (huit kilomètres de Raphèle), il n'ose même plus lui disputer çà et là quelques parcelles de terre ; la-bas elle règne seule, sans partage : là-bas c'est le désert, un désert affreux, et qui, pendant quelque temps, paraît interminable, car il se confond avec le ciel à l'horizon. Mais quand vous aurez remarqué à droite des brames qui vous feront deviner le voisinage de la mer, vous ne tarderez pas à revoir des marais et un peu de végétation ; avant d'arriver à la station d'Entressen (onze kilomètres de Saint-Martin), vous hisserez la gauche l'étang de ce nom ; bientôt vous apercevrez à l'est la silhouette dentelée de collines rocheuses, un banc de fût roussâtre surgira du marais sous les yeux, et s'éleva à mesure que vous avancerez ; çà et là quelques oliviers en ombrageant la crête ; ils deviennent de plus en plus nombreux ; la vigne commence à se montrer, et le désert finit rapidement derrière le convol qui entre à toute vitesse dans la délicieuse oasis de Saint-Chamas. Après avoir franchi, près de la station de Constantin (deux kilomètres d'Entressen), le canal de Crauonne, il longe à mi-côte sur la gauche une chaîne de collines calcaires percées de nombreuses tranchées, au sortir



desquels on découvre de charmants points de vue. Ce qui attire principalement les regards, ce sont le rocher de *Miramas*, percé de grottes et de cavernes et dominé par les ruines du château du même nom; les constructions pittoresques de la poudrière de Saint-Chamas; Saint-Chamas elle-même, assise au fond de cette vallée joliment à laquelle elle a donné son nom, entre deux cotéaux couverts d'oliviers et de chênes verts, au-dessus d'un de ces cotéaux, le gracieux ermitage de Saint-Chamas, et enfin l'étang de Berre, cette petite mer intérieure que bornent à l'horizon des montagnes brumeuses à chaque tour de roue de la locomotive le paysage change d'aspect sans rien perdre pourtant de ses charmes, jusqu'au moment où le convoi qui, après avoir quitté la dernière franchée, roule sur un remblai élevé, dépasse un monticule pittoresque, et franchissant quelques poteaux, vient s'arrêter à l'embarcadere qui domine Saint-Chamas d'une grande hauteur (5 kilomètres de Constantine).

#### SAINT-CHAMAS.

Saint-Chamas vaut une promenade. Ce n'est pas que cette petite ville de 2.650 habitants offre par elle-même le moindre intérêt, mais elle a une poudrière, un ermitage et un pont romain dignes d'une visite. Descendons-y donc par ces sentiers pittoresques ou ces rampes douces que la compagnie a fait établir tout exprès pour les piétons et les omnibus. Nous ne régrouterons pas de nous y être arrêtés, surtout si nous montons à l'ermitage, d'où l'on découvre un des plus beaux panoramas de la Provence. De la poudrière qu'avons-nous à dire? sinon qu'elle est la plus importante de France, et qu'une fois casquée, formée par un plan incliné, fait tourner les moulins à pilons. Quant au pont antique, appelé pont *Flavien*, il est éloigné de cinq cents pas de la ville, au milieu d'une plaine nue où rien n'arrête les regards. Il traverse la Touloubre, dont le lit est creusé, en cet endroit, dans un massif de roc, et consiste en une seule arche formée de grands blocs de pierres; à chacune de ses extrémités s'élève un arc de triomphe de l'ordre corinthien. Il a vingt et un mètres quarante centimètres de longueur et six mètres vingt centimètres de largeur; la hauteur des arcs, jusqu'au-dessus de l'entablement, est de sept mètres. La frise des faces extérieures porte à son centre l'inscription suivante :

4. DOMINVS. FLAVVS. FLAMIN. ROMÆ ET AVGVSTI  
TESTAMENTO. FVERE. IVSSIT. ARIFVLT  
G. CONNEL. VENÆ ET CATTEL. RUFEL.

Du reste, le chemin de fer a doté Saint-Chamas d'un pont bien autrement admirable que ce vieux pont romain. Nous voulons parler du grand viaduc sur lequel nous allons traverser la Touloubre au sort de la ville.

Le grand viaduc de Saint-Chamas, jeté sur la Touloubre, est un des ouvrages les plus gracieux et les plus pittoresques de la ligne. Il se trouve à l'extrémité d'une courbe de 1.000 mètres de rayon, de sorte qu'après l'avoir franchi, on avant de le traverser, on peut jurer quelques instants du coup d'œil maïque qu'il présente. Ici l'ingénieur s'est écarté des formes classiques. Son viaduc, en effet, se compose d'arcs ovales; mais les ogives sont dues à l'intersection de deux cercles qui se rencontrent à peu près au tiers de leur hauteur. Pour obtenir cet effet, la première arche repose sur une culée et sur la seconde pile; la seconde sur la première pile et sur la troisième, et ainsi de suite. Du reste, cette formation de l'ogive est bien visible, car le cintre est conservé dans tout son développement et indiqué par une chaîne en pierre blanche. Le tympan au-dessus de chaque pile est évité suivant une portion d'arc de cercle, et l'espace entre les trois arcs de cercle de chaque pile est rempli en briques. Ce viaduc a 585 mètres de longueur totale. Il est formé par quarante-huit piles et deux culées, ou quarante-neuf arches de 6 mètres d'ouverture. Les piles ont 1 mètre 80 centimètres d'épaisseur, et les culées 2 mètres 50 centimètres. Elles sont entièrement fondées sur la roche calcaire très dure et l'argile sableuse très compacte. En général, les fondations ne descendent qu'à 1 mètre au-dessous du sol; cependant quatre piles, dans le lit de la Touloubre, ont une profondeur considérable qui s'élève pour deux d'entre elles à 8 et 9 mètres. La hauteur du viaduc varie entre 9 mètres et 26 mètres mesurés du sol ou du lit de la rivière jusqu'au-dessus du couronnement.

#### DE SAINT-CHAMAS AU TUNNEL DE LA NERTHE.

Après avoir franchi ce beau viaduc, le chemin de fer continue à côtoyer les collines arides et tristes qui le dominent à droite, et dans lesquelles il perce de distance en distance des tranchées plus ou moins profondes, et il domine lui-même l'étang de Berre qu'on aperçoit presque en entier. Bientôt cependant les collines deviennent des montagnes et s'enfoncent brusquement à l'est; elles forment le versant occidental du bassin de l'Arc, vaste delta dont la pointe touche presque à Aix, et dont la base s'appuie sur le lac de Berre. Au delà de la route qui conduit à la petite ville peu éloignée de la Fare, et près de *Morville*, qui justifie médiocrement son nom, on se dirige en ligne droite vers le sud-est, et on franchit sur un remblai les vastes communaux inculés dont se compose la presqu'île formée par les alluvions de l'Arc. A droite, au bord du lac, on aperçoit *Berre*, qui sa station peu éloignée du viaduc de l'Arc se laisse à plus de 2 kilomètres du chemin (15 kilom. de Saint-Chamas). Déjà le paysage devient moins âpre et moins sévère. Aux environs de *Bruni*, la culture reparaît. Les montagnes se rapprochent et resserrent le chemin de fer entre leurs bases et le golfe de Berre, qu'il va contourner pour gagner *Rognac* (6 kilom. de la station de Berre), village situé dans une plaine fertile qui descend en pente douce vers les bords de l'étang de Berre, domine lui-même par les rochers bizarres de l'Escalou, au-dessus desquels

s'élèvent dans le lointain les crêtes les plus hautes de la chaîne élevée qui sépare le bassin de Berre de celui de Marseille, et que traverse le fameux tunnel de la Nerthe.

Avez-vous un peu de temps à dépenser, et de plus aimez-vous les beaux points de vue? Alors ne manquez pas de vous arrêter à Rognac et d'aller visiter l'*Ermitage de Vitrolles*. Trois heures, c'est-à-dire l'intervalle de temps qui s'écoule entre le passage de deux convois, vous suffiront pour cette délicieuse excursion qui peut se faire aussi bien à cheval qu'à pied. Toutefois, ne manquez pas le convoi, si vous vous êtes servi de vos jambes de préférence à celles d'une bête de somme; l'arabesque du lieu ne consentirait peut-être pas de vous donner à souper; peut-être même seriez-vous forcé de passer la nuit à la belle étoile. Pourquoi, nous demanderez-vous, le piéton, si bien accueilli dans presque toutes les pays de l'Europe, est-il si mal vu en Provence? La raison en est facile à trouver, mais difficile à expliquer. Tout ce qu'il nous est permis de dire, c'est que le cultivateur provençal, contrairement par exemple à celui de la France du nord, n'a pas, à plus qu'un sillon de s'en procurer par tous les moyens possibles; que loin de défendre aux passants de s'arrêter à son porte sans peine d'arrêter, il l'en prierait s'il l'osait, avec l'*offre d'une recompense honorée*; et que par conséquent il préfère de beaucoup un cheval ou un âne à un homme, presque assuré qu'il est, en logeant un quadrupède herbivore, d'en obtenir, outre le prix de son entretien, un supplément d'indemnité fort utile, que, malgré toute sa bonne volonté, son semblable se verrait peut-être dans la dure nécessité de lui refuser. Ne vous étonnez donc plus, ô touristes égoïstes qui n'allez pas au fond des choses, de l'état horrible de malpropreté dans lequel vous trouvez parfois certains villages de la Provence. Au lieu de vous emporter contre la presse ou la saleté de leurs habitants, admirez leur prévoyance. C'est par calcul, par nécessité qu'ils s'abandonnent sans pudeur, à leur passion pour l'humorisme. Avez pitité de leur malheureux sort, et faites-leur, par grâce, l'aumône... d'un peu d'engrais.

Vous avez une grande intelligence et un noble cœur. Par charité, puis encore que par égoïsme, vous avez pris un cheval pour faire cette excursion, que nous ne saurions trop vous recommander. Nous sommes partis. D'abord nous suivrons pendant une demi-heure environ la grande route d'Aix les à Marseille, parallèle au chemin de fer, puis, parvenant au viaduc de la *Grande-Beune* (1), non loin duquel est celui de *Bion* que représente notre dessin (2), nous passerons par-dessus le chemin de fer pour gravir la montagne qui supporte Vitrolles, et dont les pittoresques escarpements ont pris, à mesure que nous avançons, des formes plus remarquables. Le ravin pittoresque dans lequel nous allons monter porte le même nom que le viaduc. Ici le sentier suit les bords d'un ruisseau qui arrose ce ravin à l'ombre de beaux arbres; là, il s'élève en zigzag au milieu de rochers abrupts et sauvages, avant d'aller aboutir à l'immeuse caverne si connue sous le nom de la *Grande-Beune*, et dont l'*Illustration* a depuis longtemps déjà publié une vue (voir tome II, page 68). De la Grande-Beune, un chemin escarpé nous conduit à Vitrolles, qui est en peu éloignée, et bientôt nous sommes au pied du cireux rocher que couronne l'ermitage de ce nom, construit sur les débris d'une ancienne forteresse féodale. N'oubliez pas d'y monter. Un escalier taillé dans le roc, — le seul point par lequel ce rocher, si cher aux artistes, est accessible, — et qui commence à l'est dans le village même, mène jusqu'au sommet. Nous sommes enfin arrivés. Voici l'ermitage, — un aimable homme, suffisamment instruit, — qui nous montre sa retraite avec complaisance, qui attire notre attention sur la petite terrasse dont il a essayé de faire un jardin, en y transportant lui-même sur son dos de la terre végétale prise à la base du rocher; qui nous raconte l'histoire du pays; à qui nous indique les principales localités, que nos regards cherchent ou ne cherchent pas à saisir et sublime monnaia qui se déroule tout autour de nous; — Vitrolles et son plateau, l'étang de Berre tout entier, les lacs de Berre, de Marignane et de Lyons, la mer par delà les hauteurs de Marignane, la chaîne de l'E-taque, dans les flancs de laquelle le chemin de fer va s'enfoncer, l'E-calion, les Alpes, les montagnes de Saint-Chamas et tant d'autres montagnes dont le bon orné vous énumère les noms.

De la station de Rognac à celle du Pas-des-Lanciers on compte 10 kilomètres: ils ont été bientôt franchis, sans que rien de vraiment remarquable ait mérité d'attirer notre attention, si ce n'est, au delà de la route départementale de Martignes, le viaduc de la Cadrière, construit il y a peu de temps système que celui de Saint-Chamas (5). D'ailleurs, pourquoi ne pas l'avouer? Depuis quelques instants, nous n'avons plus qu'une seule pensée, et il serait difficile de nous en distraire. Nous approchons de plus en plus rapidement de cette terrible montagne que nous devons traverser à une profondeur de plus de deux cents mètres. Déjà les talus qui s'élèvent des deux côtés à des hauteurs effrayantes nous cachent la vue du ciel, le jour baisse... la nuit se lait... nous sommes dans le *souterrain de la Nerthe*.

#### SOUTERRAIN DE LA NERTHE.

Nous avons, dans notre numéro du 15 novembre 1847, consacré un article spécial au souterrain de la Nerthe. Nous nous bornerons donc ici, pour que cet article ne présente pas

(1) Ce viaduc, d'une hauteur maxima de 9 mètres 75 centimètres, se compose de trois arches de 8 mètres, et est d'une longueur totale de 46 mètres. Il a cela de remarquable qu'il présente un hémicycle sur ses deux faces.

(2) La longueur du viaduc de Bion est de 74 m. 50 c. Il a sept arches d'ouvertures inégales. Celle du milieu a 42 m. Puis il est ébahi côté il y en a une de 8 m., une de 5 m. 50 c., et une de 5 m. 55 c. Sa hauteur dépasse 9 m.

(3) Il est formé de sept arches en ogive de 7 mètres d'ouverture. Les massifs au-dessus de chaque pile sont découpés à jours ovales, présentant ainsi en miniature le dessin du viaduc

de lacune, à rappeler en peu de mots ce que cette construction présente d'intéressant.

Le souterrain avait été estimé devoir coûter environ 2,000 f. par mètre courant, et une somme de 8,000,000 y avait été affectée; il ne devait alors avoir que 4,000 mètres de longueur. Mais l'ingénieur reconnut bientôt que les terrains qu'il avait à traverser ne se prêtaient pas aux profondes tranchées qu'on eût été obligé de faire. Force lui fut de lui donner 600 mètres de plus. Aujourd'hui, le tunnel a 4,617 mètres, et il doit coûter environ 10,200,000 fr., soit 2,200 f. par mètre.

Les puits creusés pour le service du souterrain sont au nombre de vingt-quatre, espacés d'environ 200 mètres et situés à 10 mètres en dehors de l'axe de la voie. Les puits le moins profonds à 20 mètres; le plus profond à 185 mètres. Leur diamètre est de 5 mètres.

Le souterrain a, dans son parcours, une rampe de 4 millimètres et une pente de 1 millimètre qui le partagent à peu près également. Il a 10 mètres de hauteur et 8 mètres de largeur hors-œuvre. Sa forme est celle d'une ellipse tronquée, en sorte que ses pénétrés, en s'évasant, résistent mieux à la poussée des voûtes. Le sol de la galerie fait arc à revers: à son centre, et recouvert par le ballast, règne dans toute sa longueur un aqueduc d'un mètre de hauteur, communiquant, par de petits aqueducs transversaux, aux puits qui occupent la partie inférieure des puits d'extraction.

#### DU SOUTERRAIN DE LA NERTHE A MARSEILLE.

Au sortir du tunnel de la Nerthe, on débouche dans une gorge sauvage hérissée de rochers fantastiques; on se croirait transporté dans un monde nouveau; mais à peine a-t-on eu le temps d'en examiner l'étrange vestibule, qu'il disparaît comme par enchantement, et qu'un magnifique tableau se déroule sur la droite aux regards non moins étonnés que ravés. Autant cette gorge était étroite, sombre, silencieuse, morte, anstère, autant ce paysage est grand, éclairé, bruyant, animé et riant... Ce paysage, c'est la mer, la Méditerranée, qui se confond avec l'horizon, couverte de navires et de barques dont les voiles blanches brillent au milieu de son azur comme des étoiles au firmament pendant les nuits où la lune n'éclaire pas la terre; ses belles vagues, calmes ou furieuses, viennent mourir, à cent mètres au-dessous de la voie, sur ses bords accidentés, dont les plages, les falaises, les vallées, les hauteurs étincellent de chalets et de bastilles dans des bouquets variés de vignes, de pins et d'oliviers, et au fond de ce beau golfe, tant de fois et si bien décrit et représenté par les poètes et par les peintres, presque en ligne directe, s'élève Marseille, — le but de notre voyage, — dominée par son fort de Notre-Dame de la Garde, qui domine lui-même dans le lointain une chaîne élevée de montagnes blanches...

Nous avons hâte d'arriver. Après avoir respiré un instant, à la station de l'*Estaque* (7 kilomètres de celle du Pas-des-Lanciers), la locomotive reprend sa course; mais nous nous exposons à vos justes reproches si nous ne signalons à votre attention distraite deux magnifiques travaux d'art, les viaducs des Riaux et de Château-Follet, qu'elle a déjà laissés derrière elle et qui méritent une description spéciale.

A peu de distance de la tête sud du souterrain se trouve le viaduc des Riaux, dont nous avons donné le dessin dans notre numéro du 15 novembre. Nous le rappelons ici en ajoutant qu'il a 6 arches en plein cintre de 8 mètres d'ouverture, et que sa longueur totale avec les murs de soutènement est de 79 mètres. L'élegant viaduc du Château-Follet, formé de 5 arches en ogive de 8 mètres d'ouverture, long de 56 mètres et d'une élévation variant entre 8 et 12 mètres. Son parapet orné s'harmonise admirablement avec les sites pittoresques qui l'entourent.

Le viaduc de *Château-Follet* doit son nom à cet immense bâtiment qui fut à fait construit dans ce lieu écarté, et qui, au lieu d'être un château, n'est, malgré son nom, qu'une auberge ou plutôt un cabaret.

Au delà de Château-Follet, le chemin de fer a dû s'ouvrir une profonde tranchée d'où il sort sur un énorme remblai de dix-sept mètres, soutenu du côté de la mer par un mur fort élevé de 95 mètres de long et d'une remarquable construction. Nous dépassons les bourgs de Saint-Henri et de Saint-André, dont de profondes tranchées nous débrouillent la vue de distance en distance. Mais ces tranchées elles-mêmes méritent au moins un regard. Les sables argileux, dans lesquels elles ont été creusées, sont la fortune des habitants de ce pays, qui s'en servent pour fabriquer des tuiles et des briques. Déjà une ramification de l'*Estaque*, qui s'avance dans la mer, nous masque la vue de Marseille, mais elle nous offre en échange, sur une de ses plus hautes croupes, au milieu d'un magnifique bouquet de pins, le célèbre château des Tours, appartenant à M. le comte de Foresta, le plus aimable des propriétaires. Qui, en l'apercevant du convoi, ne se promettrait de venir bientôt le visiter et jouir de la belle vue qu'on découvre de ses terrasses et de ses jardins? Qui pourrait regretter d'avoir entrepris cette excursion si courte, si facile et surtout si agréable?

Mais l'*Estaque* nous barre une seconde fois le passage; une seconde fois il nous faut nous enfoncer dans ses flancs de pierre. Heureusement le tunnel de Saint-Louis, dont le longneur est de 460 mètres et que deux puits seulement ont servi à creuser, est bientôt franchi, et en sortant nous entrons dans une délicieuse vallée, — la vallée des Ayalades, — ou plutôt nous la traversons sur un viaduc d'une construction singulière et hardie, d'où l'on découvre une vue ravissante (1)... A peine cependant vos yeux tout grands

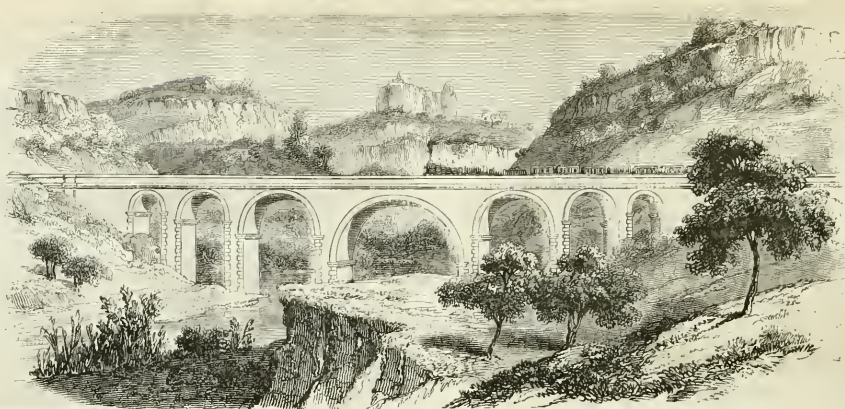
de Saint-Chamas. Sa longueur est de 64 mètres, 60 centimètres, et sa hauteur de 8 mètres.

(1) Le viaduc des Ayalades, si pittoresquement placé à la tête du souterrain de Saint-Louis, présente cela de remarquable qu'il est établi sur pilotis; sa longueur est de 50 m. 40; il a une arche de 8 m. et deux arches de 4 m. d'ouverture. Sa plus grande hauteur est de 15 m. environ.

(1) Sa longueur est de 85 mètres, et il est composé de cinq arches, dont trois de 14 mètres et deux de 4 mètres d'ouverture. Les trois arcs du milieu présentent à leur base des arcs renversés.



ouverts ont-ils en le temps de jeter quelques regards rapides sur toutes ces villas, ces châteaux, ces pins, ces rochers, ces eaux limpides qui les appellent et les éblouissent de toutes parts, que déjà ils voient se dresser devant eux les talus sablonneux d'une tranchée dans laquelle le convoi court de toute sa vitesse. Si vous avez le bonheur de connaître cette merveilleuse oasis, vous saurez pu distinguer sur la droite, au-dessus des beaux rochers où s'ouvre une grotte justement célèbre, un château moyen âge, dont la tradition attribue la fon-



Chemin de fer d'Avignon à Marseille. — Viaduc de Baou, entre Rognac et Vitrolles.

dation au roi René, et qui appartient à M. Farges; puis, au centre d'une magnifique plantation de pins, le château plus moderne des Aygallades, habité longtemps par l'ex-directeur Barras, et possédé aujourd'hui par M. le comte de Castellane, enfin une construction bizarre de galeries superposées, variées de couleurs éclatantes, d'où s'échappent souvent des cris joyeux et des sons d'instruments. — le *Châlet*, le restaurant le plus estimé des environs de Marseille.

Au sortir de la tranchée Sainte-Marthe, le chemin de fer

traverse la *Floride*, belle propriété appartenant à M. Plantain. S'il a détruit ses serres jadis si renommées, il lui a laissé ses tilleuls; il a non-seulement épargné la *Nayade*, une fontaine en rocaille, que ses talus menaçaient d'une ruine complète; mais, par une galanterie dont on n'eût pas jusqu'alors cru un chemin de fer capable, il lui a construit de lui-même un asile sûr au-dessus de son mur de soutènement; aussi s'est-il montré sans pitié pour une autre fontaine qui faisait l'ornement de la propriété voisine de M. Dombai...

Mais voici *Saint-Barthélemy*. Encore deux kilomètres, et nous serons arrivés. Ce ne sont des deux côtés que châteaux, villas ou bastides. Les yeux ne savent sur lequel de ces tas de pierre blanche ils doivent s'arrêter. Au débouché de chaque tranchée, ils cherchent, ils contemplent toujours Marseille, qui occupe trop l'esprit pour qu'il se laisse facilement distraire par d'autres idées. Mais nous entrons dans la dernière tranchée, qui traverse une colline sablonneuse, couronnée à gauche par un bouquet de pins... la marche du convoi se ralentit.... Nous arrivons sur une vaste esplanade qui domine Marseille et où s'élèvent les somptueux bâtiments de l'embarcadere.

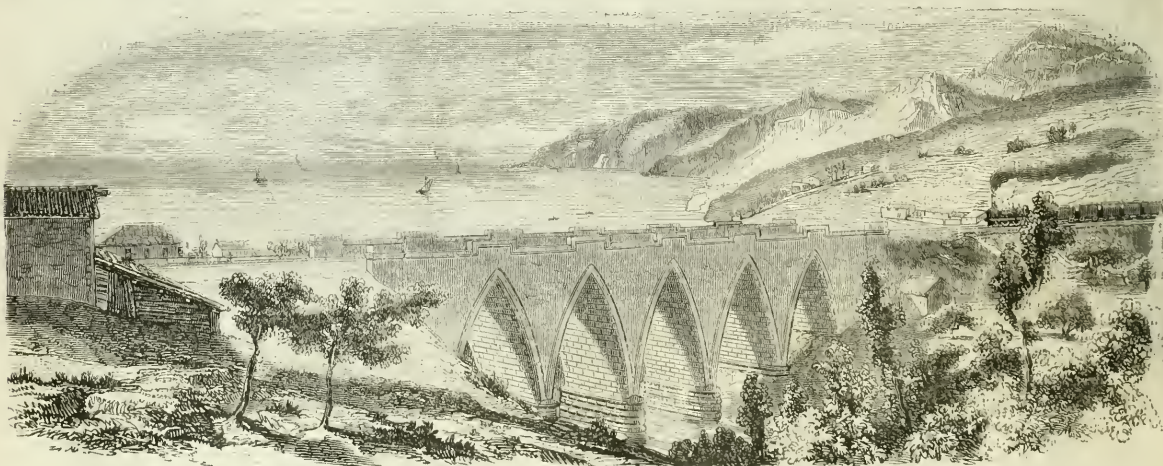
La station de Marseille, dont on poursuit les travaux avec une grande activité, est une des plus importantes qu'un ingénieur ait jamais eu à construire. Aussi n'a-t-on rien négligé pour y réunir tout ce que le trafic le plus considérable peut exiger. Elle est située à une grande hauteur au-dessus de la mer; on y arrive de la ville par des rampes douces pour les voitures et des escaliers pour les piétons. Une grande cour régulière dans sa forme, de 171 mètres de long sur environ 80 mètres de large, d'où l'on domine toute la ville, une vaste étendue de mer et les montagnes, donne accès à un vestibule ouvert par sept grandes arcades de 5 mètres 50 de large sur 7 mètres 50 de hauteur. Ce vestibule a 56 mètres de long sur 9 mètres de large. Les salles d'attente, — salon pour les dames, salons pour les princes, — sont disposées parallèlement à la voie et s'ouvrent directement sur la grande halle couverte qui a 150 mètres de long sur 50 mètres de large. De l'autre côté de la halle, se trouve le vestibule d'arrivée, des salles de bagages et une grande cour où stationnent les voitures pour la conduite en ville des voyageurs. A droite de cette cour est une autre cour destinée au service des marchandises, et à



Chemin de fer d'Avignon à Marseille. — Entrée du tunnel de la Nerthe.



Chemin de fer d'Avignon à Marseille. — Ermitage de Vitrolles.



Chemin de fer d'Avignon à Marseille. — Viaduc de Châteauneuf.

gauche une vaste remise de 42 mètres sur 40 mètres, ayant huit voies et pouvant contenir quarante voitures à voyageurs.

Enfin, un peu avant la station se détachera l'embranchement qui doit descendre, par le lazaret, au nouveau port de la Joliette et mener les wagons jusqu'à bord des navires.

MARSEILLE.

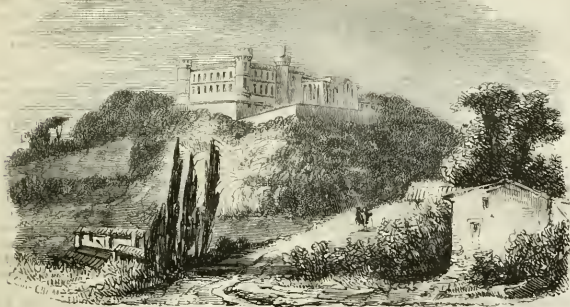
Marseille est comme Avignon. Ce qu'elle offre de plus beau



à l'étranger qui la visite, c'est sa position, c'est la vue qu'on découvre du haut des éminences qui la dominent de toutes parts et surtout du fort de Notre-Dame-de-la-Garde. Ses soi-

disant monuments ne valent pas un regard distrait; elle ne possède aucune œuvre d'art vraiment digne d'une mention; sa vieille ville est aussi horrible à voir qu'à sentir; et bien

que sa ville neuve, percée de rues larges et tirées au cordeau, ressemble à un quartier neuf de Paris, quoique sa Cannobière rappelle les plus belles places des grandes capitales de l'Eu-



Chemin de fer d'Avignon à Marseille. — Château des Tours.



Chemin de fer d'Avignon à Marseille. — Viaduc des Ayalades.

rope, elle ne renferme dans son enceinte qu'une seule curiosité; son port. Allez donc vous promener sur le port, vous tous que le chemin de fer vient d'amener dans l'antique métropole des Phocéens, si le soleil s'est caché derrière un rideau de nuages, si le mistral ne vous y a pas devancé, — car, comme l'écrivait Le Brun au comte de Turpin, tout est extrême à Marseille: le mistral n'y souffle pas; il y mugit, il y tonne; le soleil n'y échauffe point, il y brûle; — et surtout si vous êtes assez heureux pour ne pas avoir un odorat trop fin.

« A peine arrivé à Marseille, écrivait M. D. Nisard en 1852, je me suis fait indiquer le port, et j'y ai couru, comme il est juste. Je m'attendais à voir un caravansérail universel, un vaste marché bariolé de toutes couleurs et de tous pavillons; au lieu de cela, j'ai trouvé une population criarde et goudronnée, où toutes les nations portent le même costume, qui est celui de la saleté. Le négoce donne à toutes ces figures du Nord, du Midi, de l'Orient, confondues ensemble, un même type, type crochu et recourbé, type d'Harpagon: Harpagon est le



Chemin de fer d'Avignon à Marseille. — Le fort de Notre-Dame-de-la-Garde.

saint du port de Marseille. Le négoce, qu'on prend pour la civilisation, n'en est que la cuisine. On la voit, cette civilisation, dans le port de Marseille, manipulée par les mains les plus sales qui soient au monde, au bord d'une eau croupissante, au milieu du goudron et des chansons de bord, par des cuisiniers qui ne goûtent pas toujours aux plats qu'ils font; car rien ne paraît moins civilisé que ces ouvriers de la civilisation... Il faut pourtant bien parcourir le port de Marseille quand on aime la civilisation comme certaines gens aiment la cuisine, au point de n'être pas dégoûté de l'officine où elle se prépare, ni des mains qui en élaborent les matières premières, et surtout quand on ne craint ni de s'indire en passant le long des tonnes d'huile, ni de se blanchir contre les sacs de blé, ni de se noircir à la casaque des matelots, ni de recevoir dans la figure des coups de queue de lion, quand on se rencontre avec les femmes qui en portent sur leur tête; ni enfin d'être saoulé par la chaleur, par la compagnie, par l'odeur du poisson salé, ou étourdi par la longueur des gens du grand et du petit né-



Chemin de fer d'Avignon à Marseille. — Vue de Marseille.

goce, ou empêtré dans les câbles qui servent à amarrer les bâtiments, ou foulé au pied par un maladroit qui ne vous en demande pas pardon dans votre langue, ou pris pour un négociant qui vient faire des achats de fruits secs, toutes chus-

ses qui peuvent vous arriver à chaque instant, sans compter le risque d'être poussé dans l'eau par la foule, s'il y a quelque échauffourée autour d'une église, ou quelque guerre civile entre une émeute et un caporal.»

Cette description satirique ne manque pas de vérité; mais ce qui est incontestable aussi, c'est que le port de Marseille, en dépit des horribles émanations qui s'en exhalent, est le plus beau port de la France et de la Méditerranée: que l'ac-





Carte du parcours du chemin de fer d'Avignon à Marseille.

tivité qui y règne constamment, le nombre et la variété des bâtiments qui y entrent, qui en sortent ou qui y séjournent, la bigarrure des costumes qui y étalent toutes les nations de l'univers, la diversité des marchandises qui s'y charpent ou s'y déclarent sans relâche, le nombre prodigieux des langues qui s'y parlent, les affaires de toutes sortes qui s'y font, les scènes tragiques ou comiques qui s'y jouent fréquemment, le soleil qui échauffe ses larges dalles, les ombres qu'y projettent les mâts et les voiles de navires à l'ancre ou les tentes des cabarets, tous ces pavillons qui flottent, toutes ces voix qui se confondent, cette foule innombrable qui va, vient, court, travaille, s'amuse, prie, rit, jure, gronde, mange, boit, trafique, fume ou dort, présent, à toute heure du jour ou de la nuit, les spectacles les plus caractéristiques et les plus variés que puisse rêver un observateur, un artiste, et même un poète!

Il ne faut pas oublier d'aller jusqu'à l'extrémité du port admirer sur l'esplanade de la Tourette les magnifiques travaux qui s'y achèvent et la belle vue qu'on y découvre. Mais c'est surtout à Notre-Dame-de-la-Garde que l'on doit monter si on veut jouir d'un de ces panoramas dont le souvenir ne s'efface jamais de la mémoire. « Par une prévoyance extrême, a dit Le Bru, la nature ne donne au peu d'arbres de ce climat aride que de petites familles très-étroites; mais on a la ressource du parasol pour se promener à l'aise sur de jolies montagnes pelées qui embrassent amoureusement le doux climat de la Provence. Ce léger inconvenient est compensé par une foule d'aromates qui répandent une odeur de sacrifice à entêter à vingt lieues à la ronde. La Provence n'est en effet qu'une *gessue par fumée*. Il faut convenir encore que la plupart de ces beaux arbres qui ne donnent point d'ombre dans l'été conservent leur verdure dans l'hiver, ce qui est très-utile, comme chacun sait. On se dédommage de tout cela par des promenades sur mer; ces parties sont délicieuses. Douze amis s'embarquent avec un excellent dîner; dix ou onze vont jusqu'au sang avant d'arriver au lieu du festin, et le douzième mange et boit, s'il peut, à la santé des autres, puis on revient à la rosée du soir, festes, contes et surtout bien purgés. On recommence, si l'on veut, le lendemain : c'est une chaîne d'heureux jours. »

Peut-être vous repentez-vous d'être allé faire une promenade en mer; mais à coup sûr vous ne regretterez pas d'avoir gravi les pentes escarpées et arides du petit mamelon que couronne le fort de Notre-Dame-de-la-Garde. Ce fort, construit par François I<sup>er</sup>, n'a jamais été un fort; aussi ce quatrain existe-t-il depuis longtemps :

Gouvernement commode et beau,  
On l'on ne voit pour toute garde,  
Qu'un suisse avec sa halberd,  
Peint sur la porte du château.

Il renferme une chapelle dédiée à Notre-Dame-de-la-Garde, la patronne des marins, et remplie d'ex-voto. Du haut de sa plate-forme, d'où l'on signale les navires en mer, on découvre Marseille, son port, ses bassins, ses campagnes et ses collines couvertes de plusieurs milliers de bastides, les montagnes de la Provence, la rade et ses îles, et la mer qui au sud se confond avec le ciel, en un mot de ces panoramas qui ne peuvent pas se décrire. Si vous en croyez un véritable amateur des beautés de la nature, quand vous descendrez de cet observatoire si justement célèbre, au lieu de suivre le chemin de la ville, vous prendrez un de ces sentiers poudreux, pierreux et malaisés qui serpentent entre les murs des bastides, et gagnant aussi directement que possible le bord de la mer, vous reviendrez à Marseille par la belle promenade du Prado. Heureux si vous avez le temps de vous arrêter plusieurs fois du chemin de ronde construit par les douaniers pour leur service de jour et de nuit, et d'y rêver à votre aise, en contemplant cette belle nappé d'azur étendue devant vous, soit à la Marseille d'aujourd'hui, soit à la Marseille que vous avez vue du chemin de fer qui vient de s'ouvrir, soit surtout à toutes ces villes fameuses assises sur les bords lointains de cette mer et dont vous avez conservé un si précieux souvenir, on que vous avez un si vif désir de connaître, Barcelone, Cartagena, Malaga, Gibraltar, Oran, Alger, Tunis, Ajaccio, Palma, Nice, Gênes, Naples, Palerme, Syracuse, Malte, Ye-

nise, Trieste, Athènes, Alexandrie, Saint-Jean-d'Acres et Constantinople!

### Chronique musicale.

L'Opéra-National, ce théâtre lyrique qui, pour bien des gens, n'était, il y a quelques mois, qu'un rêve, un mythe, une utopie, l'Opéra-National voit tous les jours son succès s'accroître et son existence se fortifier. Le *tit* parisien, c'est-à-dire le représentant ou le résumé du peuple français, aime donc, quoi qu'on en ait dit et qu'on en puisse dire encore, véritablement la musique; et il a le droit de le dire, tant la dignité convenable, s'intéresser à un spectacle, et prendre sa part d'un plaisir qui demande le secours de l'intelligence pour provoquer, développer ou compléter la puissance physique. L'accueil qu'on trouve devant ce public les dramatiques conceptions musicales de la partition de *Gastibelza*, les pensées fines, aimables et gracieuses de celle d'*Alce*, les inspirations si expressives de la partition de *Félix*, ont plus que suffisamment démontré cette vérité. Le succès éclatant que le *Brasseur de Preston* a obtenu, samedi dernier, vient d'ajouter une nouvelle preuve aux précédentes. Au fait, pourquoi le peuple français n'aimerait-il pas la musique? Qu'avait-on fait d'ailleurs jusqu'à présent pour s'assurer s'il l'aimait ou non l'aimait pas? D'assez mauvaises rittournelles de mélodrames, des airs de vaudevilles d'un mérite équivoque, n'étaient guère propres à former son jugement, pas plus qu'à déterminer la nature de ses aptitudes artistiques; tout le monde en conviendra.

Le *Brasseur de Preston* est, comme livret d'opéra-comique, une des plus spirituelles, des plus heureuses productions dues à la collaboration de MM. de Leuven et Brunswick; comme musique, rarement M. Adolphe Adam a rémi, dans une même partition, avec autant de force et de variété, toutes les qualités distinctives de son remarquable talent. En effet, si la musique du *Châlet* est un modèle de grâce, celle du *Petit-fils de Longjumeau* un chef-d'œuvre d'esprit, cette grâce, cet esprit, et le naturel qu'on trouve dans toutes les compositions de ce maître fécond, brillent au plus haut degré dans la partition du *Brasseur de Preston*, et s'y joignent à une richesse d'harmonie, à une vigueur de rythme, à une science d'instrumentation, à une netteté de coloris, qui ne peuvent appartenir qu'à un artiste d'un ordre vraiment supérieur.

Ces éloges ne peuvent paraître exagérés qu'à des Français, habitués à ne considérer leurs compositeurs nationaux que comme des musiciens simplement hommes d'esprit. C'est une chose étrange que l'opinion fondée sur le préjugé! Ainsi rien n'est plus fréquent que d'entendre dans le monde dire d'un ton littéralement pédalesque que les maîtres italiens sont tous des artistes de génie, les maîtres allemands tous des puits de science et les maîtres français, à qui la science et le génie ont été refusés, ont tous reçu à titre de compensation l'esprit en parlage. Certainement il serait très-avantageux de pouvoir appliquer à l'histoire des arts la méthode de classification, si commode en histoire naturelle; seulement, ce serait absurde. N'en déplaise à qui il ne sera pas de notre avis, l'école française a compté et compte encore dans son sein des maîtres à qui le génie, la science et l'esprit ont été généralement et également dévolus. Dans ce nombre on doit compter l'illustre auteur du *Brasseur de Preston*. Écoutez attentivement, par exemple, le commencement de l'ouverture, et vous trouverez qu'il y a là toute la pureté de style d'un andante de symphonie de Haydn; laissez-vous aller sans prévention à l'impression que font sur vous les chœurs de ce bel ouvrage, et vous jugerez qu'il n'est pas de chœurs allemands mieux écrits ni d'un plus bel effet; remarquez dans le finale du premier acte l'ensemble *Une importante affaire*, et vous penserez, sans nul doute après cela, que la figure, cette pierre de touche du savoir musical, n'est, à vrai dire, qu'un jeu d'enfant pour nos compositeurs, bien qu'ils ne s'appellent ni Martini, ni Marjurg, ni Raimondi, ni Albrechtsberger. Étes-vous amateur de musique pittoresque, écoutez le finale du second acte où se trouve très-bien rendue la peinture musicale d'une bataille, d'abord sensiblement, pendant l'air d'Elie : *La-bas, dans la plaine*, et puis, d'une manière extrêmement comique, dans l'air de Robinson : *Tout à l'heure, tant bien que mal*. Nous

ne parlons pas de la mélodie si fraîche, si abondante d'un bout à l'autre de la partition; toutefois nous ne pouvons résister à citer encore la romance du troisième acte : *Pour sauver la vie*, qui se termine en trio. Assurément on ne saurait trouver, dans toute l'école italienne, un chant plus suave, plus expressif, d'un tour plus élégant. Au reste, il y a déjà dix ans, et tout le mérite de cette œuvre a dû être généralement reconnu. A la rigueur, nous aurions pu nous dispenser d'y revenir; mais il est bon que la presse honnête s'adresse toutes les occasions de venger nos artistes éminents de l'indifférence de leurs compatriotes; indifférence trop souvent exploitée au profit de nullités, ou tout au moins de médiocrités étrangères.

La manière dont le *Brasseur de Preston* vient d'être exécuté à l'Opéra-National a paru surprendre tout le monde, tant par le degré de perfection qu'on s'en attendait dans l'ensemble, que par les soins scrupuleux apportés jusque dans le moindre détail. Madame Foier, la jolie madame Potier, que le théâtre de la rue Favart a en le tort de laisser partir, a débuté avec beaucoup de succès sur la scène brique du boulevard du Temple. Elle a joué et chanté le rôle d'Elie avec une distinction et une grâce charmante. Le souvenir de Chloët dans le personnage de Robinson rendait la tâche de M. Cabel difficile; il s'en est acquitté avec le triomphe le plus complet, comme acteur et comme chanteur. Voilà donc encore un jeune artiste d'avenir à qui l'Opéra-National a fourni l'occasion de se faire connaître. M. Huré, qui sort à peine du Conservatoire, a dit très-convenablement le rôle du sergent Toby; et il le dira mieux encore, nous en sommes certain, lorsqu'il sera plus maître de son émotion devant le public. Quant à l'exécution des chœurs, tout nouvellement formés qu'ils sont, nous ne craignons pas de dire qu'il n'y en a pas de meilleurs sur aucune scène musicale de Paris. Nous ne nous faisons pas plus aucun scrupule de dire que l'orchestre actuel de jour en jour plus d'ensemble et de précision. Mieux que personne, celui qui écrit ces lignes est à même de répondre du zèle et de la bonne volonté des jeunes artistes qui le composent; ils n'ont tous qu'un même but : celui de mériter les suffrages unanimes.

M. Adolphe Adam et l'Administration de l'Opéra-National ont l'excellente idée d'ajouter un divertissement au second acte du *Brasseur de Preston*. L'auteur de *Genès* et de tant d'autres ravissantes partitions de ballet ne pouvait manquer d'écrire une musique délicate pour ce divertissement, divisé en trois parties : une marche dans le genre des marches nationales écossaises, une valse très-jolie et une zigue anglaise pleine d'originalité. Sur tous ces motifs, M. Lerouze, l'humble maître de ballets, a déployé, avec le plus heureux succès, toute la verve ingénieuse de sa fantaisie, et a dessiné des figures chorégraphiques on ne peut plus gracieuses et variées. Aussi les applaudissements n'ont-ils pas fait défaut à cette partie de la représentation. Au reste, nous l'avons déjà dit, la danse est en grande faveur devant le public de l'Opéra-National, et le talent de mesdemoiselles Auréli, Richard, Cassan, Paulus, aussi bien que celui de M. Lerouze, est senti, apprécié, applaudi par ce public populaire, comme il le doit l'être et le serait certainement partout ailleurs.

Les décorations et les costumes ne laissent rien à désirer. Le décor du second acte, représentant la vue d'un camp, a produit un très-bon effet. Enfin, à tous égards, la reprise du *Brasseur de Preston* est un succès de plus pour l'Opéra-National. Madame Potier, MM. Cabel et Huré, à qui on a fait répéter le trio ravissant du second acte, ont été rappelés à la fin de la soirée, au milieu des plus bruyantes marques d'approbation et de sympathie.

La deuxième séance des concerts du Conservatoire avait attiré la foule, dimanche dernier, comme toujours, à la salle des Menus-Plaisirs. On y a entendu un *Ace Maria* pour chœur et orchestre, de M. Gautier, jeune compositeur et membre de la Société des concerts. Cette œuvre estimable dénote un talent formé par de bonnes études; elle nous a paru seulement manquer d'un plan bien clairement tracé. Quant qu'il en soit, c'est beaucoup d'avoir été jugé digne d'figurer sur un programme à côté du nom de Beethoven. Des œuvres de Beethoven remplissaient en effet tout le reste du concert. C'étaient d'abord des fragments des *Burnes d'Athènes*, exécutés plus parfaitement, si c'est possible, qu'ils ne l'ont jamais été; puis le concerto de piano en *sol*, qui a valu à M. Hallé les plus légitimes applaudissements; enfin la symphonie héroïque. Que pourrions-nous dire de nouveau sur cette merveilleuse exécution? Elle est, sans contredit, le plus admirable modèle d'interprétation musicale qu'on puisse proposer de suivre à tous les orchestres du monde.

Nous avons sous les yeux quelques morceaux de chant de M. Edmond Jomard que nous signalerons avec plaisir à nos lecteurs; particulièrement le chant composé sur cette belle poésie de V. Hugo, intitulée *Tristesse d'Olympie*; puis la mélodie écrite sur cette autre douce rivière du même poète, qui commence par ces vers : *Puisque j'ai vu briller — Si ma tête ravie...* Enfin, l'amusante chansonnette inspirée par ces gracieuses paroles de M. Th. Gautier : *Dans un baiser — L'onde au ruyau — Dit ses doucours*. Ces diverses productions musicales de M. Edmond Jomard se distinguent par une forme mélodique heureuse, élégante et facile, aussi bien que par un sentiment d'harmonie simple et naturel.

G. B.

Mademoiselle Jenny Rossignol que les pieux dilettanti entendent depuis plusieurs années, à Notre-Dame-de-Lorette, pendant les cérémonies du mois de mai, donnera, le 29 courant, dans les salons de Pleyel un concert dont le programme, non moins que le talent de la bénéficiaire, doit intéresser les amateurs de bonne musique.



COMPAGNIE D'ASSURANCES GÉNÉRALES

FONDS DE GARANTIE : 22 MILLIONS. En immeubles, en valeurs sur l'Etat. Les personnes qui s'assurent pour toute la durée de leur vie...

CONSTITUTION d'un capital PAYABLE AU DÉCÈS DE L'ASSURÉ. Cette Compagnie est la seule entre toutes les Compagnies françaises sur la vie dont le capital soit entièrement réalisé.

EXEMPLES DES RÉSULTATS OBTENUS PAR LA PARTICIPATION :

Table with 6 columns: Age de l'assuré, Capital assuré, Prime annuelle, L'ASSURÉ A EU À SON CHOIX (En augmentation de capital, En réduction de prime, En argent), Proportion des bénéfices en argent.

La participation répond aux sacrifices que s'imposent les assurés, puisque, à leur choix, cette participation dans les bénéfices élève sans cesse le capital garanti ou abaisse graduellement le montant de la prime...

Cette Compagnie est la seule entre toutes les Compagnies françaises sur la vie dont le capital soit entièrement réalisé. Elle constitue des rentes viagères à des taux très-avantageux et procure sans les sommes engagées dans les associations mutuelles sur la vie.

DIRECTION : RUE RICHELIEU, N° 97.

REVUE DES NOTABILITÉS DE L'INDUSTRIE.

La réputation commerciale est presque toujours une garantie de loyauté.

Souvenirs PITTORESQUES DE L'Italie.

Quatre cents sujets gravés, monuments, sites, scènes, costumes, avec texte explicatif. Vingt-cinq livraisons à 1 fr. et 1/2 fr. 25 c. franco. — Paris, Andou, rue du Faou, 8, près de l'École de médecine.

Coiffures, Perruques ET CHEVEUX DE LONGUEUR.

M WALLART, place des Petits-Pères, 8 et 10. — Et recommandant M Wallart à nos lecteurs, nous avons la conscience que notre choix est tombé sur un des artistes les plus habiles en ce genre, ses créations postiches à l'usage des deux sexes imitent la nature à s'y méprendre.

Vente de 42 Jolis Tableaux

ET DE 42 OUVRETTES DE PREMIER CHOIX, qui ont été vendus le mardi, 1er février prochain, à l'hôtel des commissaires-priseurs de la rue des Jeûneurs. Il y aura exposition les dimanche et lundi 50 et 51 janvier.

Les amateurs rencontreront à cette vente des œuvres très-remarquables de Bellange, Decamps, Gericaud, Roqueplan, Schœffer, etc., etc.

LA ROYALE INTERMÉDIAIRE DES FAMILLES ET DE FARMER, COMPAGNIE D'ASSURANCES MUTUELLES POUR LA Libération du service militaire

Sigée de l'Administration centrale, rue Montmartre, 111, à Paris; directeur général: M. J. B. WIM-BAILLY, fondateur de la Société. Nous sommes heureux de pouvoir recommander dans notre revue une société qui intéresse les familles au plus haut degré; la compagnie que nous recommandons à nos lecteurs nous a semblé mériter toute leur confiance, ainsi que l'indique la dénomination d'intermédiaire des familles et de l'armée...

ter toute leur confiance, soit par les bases de son institution, soit par la loyauté qui préside à ses opérations.

Le système de mutualité qu'elle a adopté s'étend à toute la France, où elle est représentée par des agents dans tous les chefs-lieux de canton. Au moyen d'une mise de 600 fr., que l'assuré doit remettre avant le tirage chez un dépositaire de son choix, l'Administration se charge de fournir les moyens d'assurer le remplacement de ceux atteints par le sort ou les faisant participer dans la répartition des souscriptions versées et abandonnées par ceux que le sort n'a pas désignés.

Le dividende de cette répartition est remis directement aux dépositaires de la souscription un mois après la clôture définitive du contingent de toute la France. Un conseil de surveillance, choisi parmi les notabilités civiles et militaires, veille et arrête définitivement cet état de répartition dressé au siège de l'Administration centrale.

La direction générale, ainsi que l'indique la dénomination d'intermédiaire des familles et de l'armée, s'est mise en mesure de pouvoir prendre ses remplaçants dans les rangs de l'armée parmi les militaires qui sont prêts d'être libérés du service.

Grand Bazar de Voitures,

établissement d'Amsterdam, 49, rue Mironneuil. Ce vaste établissement renferme une grande quantité de voitures neuves ou d'occasion, de tout genre et de tout le plus nouveau à vendre, à échanger ou à louer, soit pour la ville ou le voyage; il entreprend en outre l'achat des voitures, leur réparation ou leur remisage au mois.

Tapioca de Groult jeune.

Par un procédé qui lui est particulier, M. GROULT est parvenu à rendre au tapioca du Brésil son bon goût primitif. Il en a fait un potage excellent, dont la cuisson prompte et facile reconquiert de plus d'un tiers le lait ou le bouillon dans lequel on l'emploie. (Se méfier des contrefaçons.)

chez Groult jeune, fournisseur de la reine, passage des Panoramas, 5, et rue Sainte-Apolline, 16. Demandez, chez les épiciers de Paris et des départements.

Photographie. Recueil de Mémoires et de procédés nouveaux concernant la Photographie sur plaques métalliques et sur papier, publié par CHARLES CHEVALIER (inventeur du daguerrotypage à verres combinés). Palais-Royal, 165, à Paris.

ÉTABLISSEMENT MÉDICAL DE Vaches, Anesses et Chèvres

LAITIÈRES, sous la surveillance des principaux docteurs de Paris, et dirigé par M. DAMOISEAU, fournisseur breveté de S. M. le duc de Orléans et de Mgr le comte de Paris, boulevard Pigalle, 40 et 50.

Voici les renseignements exacts que nous nous sommes procurés sur cette maison: fils d'un ancien médecin vétérinaire très-renommé, M. Damoiseau possède depuis longtemps une expérience consommée dans la pratique de sa profession; quatorze années d'un succès toujours croissant lui ont récemment permis de fonder sur une vaste échelle un établissement modèle dans cette spécialité. Indépendamment du haut patronage qui lui est accordé, il compte dans sa clientèle ordinaire les familles les plus opulentes de Paris. Ceux de nos lecteurs qui, à notre exemple, visiteront l'établissement de Damoiseau, comprendront tout d'abord sur quoi repose une réputation si justement méritée. Construits au milieu d'un beau jardin, les étables et écuries sont divisées selon les divers régimes auxquels sont soumis les animaux. La nourriture des vaches, par exemple, est combinée de façon qu'elles peuvent donner aux enfants un lait toujours con-

Il faut se défier des séductions souvent trompeuses du bon marché.

forme aux prescriptions indiquées par le médecin. L'ordre du service nous a semblé parfaitement combiné pour satisfaire aux diverses exigences d'une nombreuse clientèle. Les livraisons sont rendues à domicile d'après un tarif modéré; le lait de vaches est envoyé dans des bouteilles cachetées. Les animaux (vaches, anesses et chèvres) sont, à la volonté des personnes, envoyés en location avec ou sans nourriture spéciale. La disposition des bâtiments permet d'envoyer en tout temps des œufs du jour et qui portent leur date imprimée. — Il nous restait à parler d'une heureuse innovation qui complète ce bel établissement, et qui s'adresse aux personnes malades de la poitrine: ce sont les chambres qui donnent sur l'étable à vaches, et qui peuvent être réservées à l'usage d'un appartement complet. Avancer que l'avis des premiers médecins a présidé à l'exécution de ce projet, c'est dire que l'étable à vaches est maintenue dans les conditions de propreté et de ventilation les plus favorables à la santé des malades, et qu'il serait difficile de les rencontrer ailleurs au même degré de convenance.

La jouissance d'un bon jardin expose au soleil, le voisinage de la Chaussée-d'Antin, qui rend facile à toute heure la visite du médecin, tout concourt à donner à ce mode efficace de traitement une préférence assurée sur le séjour de Nice et d'Hyères, toujours dispendieux et d'un résultat très incertain.

Vinaigre AROMATIQUE DE Bully.

La préférence accordée généralement au VINAIGRE BULLY, même sur la meilleure eau de Cologne, les tentatives de contrefaçon auxquelles cette préférence a donné lieu, établissent suffisamment sa renommée pour que nous lui donnons une place dans notre revue. C'est aujourd'hui le cosmétique le plus distingué et le plus recherché pour les soins délicats de la toilette des dames. Ses propriétés sont de rafraîchir la peau, de l'adoucir et de lui rendre son élasticité; il enlève les boutons et les rougeurs; il calme le feu du rasoir et dissipe les maux de tête. Prix du flacon, 4 fr. 50 c., à Paris, rue Saint-Honoré, 293.

ABONNEMENT POUR LA DEUXIÈME ANNÉE, aux bureaux, 60, rue RICHELIEU.

ABONNEMENT

POUR PARIS : 6 FRANCS PAR AN.

REVUE MENSUELLE ILLUSTRÉE D'ÉDUCATION, D'INSTRUCTION ET DE RÉCRÉATION,

Avec un grand nombre de gravures pour l'ornement et l'éclaircissement du texte.

LES TROIS MILLE PREMIERS SOUSCRIPTEURS ont reçu trois des six volumes de la charmante collection du NOUVEL AMI DES ENFANTS, par M. SAINT-GERMAIN LEDUC, qui se compose des volumes suivants :

PREMIÈRE SÉRIE. Tome Ier. Les Voyageurs de Paris à Versailles. Tome II. Une Visite au chemin de fer. Tome III. Les Plaisirs du Nivernais, ou le Petit Garvin.

DEUXIÈME SÉRIE. Tome Ier. Les Tissus. La laine, le lin et le chanvre. Tome II. Les Tissus. Le coton, la soie et le lin. Tome III. Les Tissus. Histoire de quelques inventions.

Pour recevoir les deux séries, il faut ajouter 4 francs 50 centimes à l'abonnement, et 4 francs pour le volume de l'année 1818, journal encore de la même faveur. Le tome Ier de L'IMAGE, contenant environ 600 gravures, sera le plus joli cadeau d'étrennes à bon marché que l'on pourra faire pour 4818. Le volume broché avec une couverture blanc glaçe, bleu et or, 6 francs 50 centimes. Le volume relié en toile, 7 francs.

Librairie PAULIN, rue Richelieu, 60.

1 franc le volume au lieu de 7 fr. 50 c.

BIBLIOTHEQUE CAZIN.

1 franc le volume au lieu de 7 fr. 50 c.

NOUVELLE BIBLIOTHÈQUE DES MEILLEURS ROMANS ANCIENS, MODERNES ET CONTEMPORAINS, FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

LINTE DES OUVRAGES PUBLIÉS. — CHAQUE VOLUME CONTIENT LA MATIÈRE D'UN VOLUME IN-8 ET SOUVENT D'AVANTAGE.

- Jérôme Paturot à la recherche d'une position sociale; par LOUIS REYBAUD. Nouvelle édition, à dix mille exemplaires, 2 vol. Rome souveraine; par Ch. DIDIER. Nouvelle édition, 2 vol. Œuvres choisies de Casotte; le Diable amoureux, etc., 2 vol. Œuvres choisies de madame Cottin: Élisabeth, Cléopâtre d'Éth., 2 vol. Œuvres complètes d'Enguise Sue: Les Mystères de Paris, 10 vol. — Le Juif errant, 10 vol. — Alar Gull, 4 vol. — Létorière, 4 vol. — Plick et Plock, 1 vol. — Paula Noni, 2 vol. — Delytar, 4 vol. — La Vieille, 3 vol. — Thérèse Duoyer, 2 vol. — Le Morne au Diable, 2 vol. — Jean Cavalier, 4 vol. — La Concorde, 2 vol. — Le Commandeur de Malte, 2 vol. — Mathilde, 6 vol. — Arthur, 4 vol. — La Salamandre, 2 vol. — Comédies sociales, 1 vol. — Deux histoires, 2 vol. — Latréaumont, 3 vol. — En tout: 159 vol. La Duchesse de Mazarin; par A. DE LAVERGNE. 2 vol. Les Mille et Une Nuits. 6 vol.

- La Physiologie du Coût, 2 vol. Œuvres de J. S. Mair; par Mairianne, 2 vol. — Villance et Richard, 1 vol. — Le docteur Herbeau, 2 v. — Fernand, 1 v. — Mademoiselle de Sommerville, 1 v. — En tout: 7 vol. Cécile d'Almanza, traduit de Langlais, 5 vol. Le Fatale de Hakeford, 1 vol. Mémoires de chevalier de Saintré, 1 vol. Histoire du petit Jean de Saintré, 4 vol. Roland furieux, 4 vol. Souvenirs de classes en Europe; par LOUIS VIARDOT, 4 vol.

- Geneviève; par ALEXANDRE KARR, 2 vol. Œuvres de M. le marquis de Pastoret: Raoul de Péry, 2 vol. — Égard du Châtelain, 4 vol. — Claire Catalana, 4 vol. — En tout: 4 volumes. Soirées de l'alter Scott à Paris; par F. L. JACOBS (Bibliophile), 4 vol. Anna Lescaut, 4 vol. Les Mémoires du Diable; par FREDERIC SOULÉ, 5 vol. Corvane ou l'Italie; par madame DE STAEL, 2 vol.

En tout 110 volumes publiés pour 110 francs, au lieu de 9 ou 900 francs.

SOUS PRESSE :

Les œuvres choisies de Bernardin de Saint-Pierre, Fenelon, de Topffer. — Des traductions des meilleurs romans de miss Inchald, madame de Krudner, Manzoni, Swift, Sterne, Tasse, Le Sage, Xavier de Maistre, etc., etc. — Les œuvres complètes de Lurney, Cervantes, de Fob, Fielding, Goethe, Hoffmann, miss Zscheche, etc., etc.



Nécrologie.

MISS CAROLINE FRÉDÉRIQUE HERSCHELL.

Miss Caroline Frédérique Herschell, élevée avec son frère, le savant astronome, se fit remarquer de bonne heure par ses heureuses dispositions pour les mathématiques. Fille d'un musicien, elle dut consacrer une partie de sa jeunesse à l'étude de cet art. Mais cela ne pouvait pas suffire à une organisation d'élite comme celle de miss Caroline. Méprisant les distractions ordinaires de ses compagnes, elle se prit de passion pour l'astronomie, et eut une grande part dans les magnifiques travaux de son illustre frère. Que de fois, pendant de longues nuits, on put voir le frère et la sœur occupés de leurs savantes recherches. L'inépuisable miss Caroline faisait tous les calculs à mesure que son frère lui transmettait ses observations de la plate-forme de son observatoire. C'était vraiment un spectacle inouï et sans exemple que celui offert par cette jeune fille qui discutait avec son frère sur les points les plus ardu de la science, et quelquefois restait victorieuse dans une lutte qui eût embarrassé plus d'un membre de l'illustre Académie. Différents mémoires, fruits des longues veilles de ces intrépides observateurs, furent publiés en 1798; on y remarque, entre autres, un *Catalogue des étoiles, d'après les observations de Flamsteed*.

Désormais la destinée de miss Herschell était fixée. La femme disparut pour faire place au savant. Elle eut le bonheur de découvrir plusieurs comètes, et construisit un globe séculaire en relief qui acquit une grande célébrité, et qu'on admire encore aujourd'hui à l'observatoire de Greenwich. Ses connaissances en mathématiques la rendirent indispensable à son frère, qui avait pour elle la plus vive affection; aussi la mort de ce dernier fut un coup bien douloureux pour son cœur. Elle se retira à Hanovre, sa ville

natale, où elle continua dans la retraite à cultiver l'astronomie, son unique occupation. Elle avait conservé toutes ses



*Histoire naturelle de Pline*, avec la traduction en français, par M. E. LITTRÉ, membre de l'Institut. Tome I, faisant le vingt-cinquième volume de la Collection des auteurs latins avec la traduction en français, publiée en vingt sept volumes grand in-8; sous la direction de M. D. NISARD, professeur d'éloquence latine au collège de France. — Paris, J. J. Dubochet, Le Chevalier et Co.

Si le siècle où nous vivons était un siècle littéraire, et non un siècle de productions frivoles et de lectures inutiles, la publication d'une traduction comme celle que nous annonçons, par un savant d'un nom aussi respectueusement célèbre que celui de M. E. Littré, serait accueillie comme un événement heureux. Le savant académicien n'a peut-être visé qu'à intéresser et à satisfaire les membres des sociétés consacrées à l'étude et aux progrès des sciences naturelles; c'est pour eux aussi que nous allons reproduire l'avertissement qui précède le premier volume de Pline. M. Littré justifie ainsi son entreprise et indique les sources authentiques où il a puisé les éléments de son travail.

« Le texte que j'ai suivi est celui de l'édition de Lemaire, et, à son tour, ce texte est, à très-peu de choses près, celui de Harlequin. Le travail du savant jésuite est sans contredit le meilleur qui ait été fait sur Pline; personne n'a en plus que lui l'intelligence de la phrase de l'écrivain latin, et de plus il a consulté avec un soin tout particulier les manuscrits qu'il avait à sa disposition. Ce soin même l'a entraîné à quelques erreurs, et lui a fait sacrifier de très-bonnes leçons données par les éditions antérieures à de mauvaises leçons fournies par ses manuscrits. J'ai rétabli l'ancien texte là où Harlequin m'a paru s'être trompé. De plus, M. Sillig et Jan ont publié des remarques sur différents livres de Pline, et en ont corrigé le texte; j'ai profité de ces corrections. Mais le secours le plus efficace a été la collation du manuscrit de Bamberg. Ce manuscrit, très-ancien et très-précieux, ne contient malheureusement que les six derniers livres de Pline; mais pour ces livres, c'est une mine de corrections et de restitutions très-heureuses, grâce surtout aux savantes notes de M. Jan. C'est lui qui a mis la main sur le manuscrit et on a reconnu toute l'importance d'être la collation de la collation minutieuse, et qui a montré toutes les ressources qu'on en pouvait tirer. Cette collation se trouve dans le tome V de l'édition de Pline de M. Sillig (Leipzig, 1856, pages 357-377); elle a fourni même un fragment qui termine l'ouvrage de Pline, et qui manquait dans tous les autres.

« Dans ma traduction, je me suis beaucoup aidé des traductions de Poinsett de Sivry, de Guérault et de M. Ajasson de Grandséan; cependant, tout en usant du secours fourni par mes devanciers, je me suis donné pour tâche de reproduire aussi fidèlement que m'il m'a été possible les traits caractéristiques de mon auteur; et je ne me suis écarté d'une exactitude étroite que lorsqu'un besoin indispensable de clarté m'a paru l'exiger.

faculté, lorsque la mort vint la frapper inopinément, le 15 janvier 1848, à l'âge de quatre-vingt-dix-huit ans.

« Dans le courant de la traduction, j'ai mis entre parenthèses, et aussi brièvement que possible, des explications qui rendent plus facile la lecture de Pline; telles sont la correspondance des dates, la valeur des poids et mesures, et la synonymie des noms d'animaux et de plantes. Pour cette dernière, j'ai particulièrement consulté Cuvier en son travail sur la zoologie de Pline, Sprengel, M. Fee, et le livre récent de M. Frasn sur la flore classique. Cela équivalait à un nombre infini de notes. Aussi les notes que j'ai mises à la suite de chaque livre sont-elles très-bornées; une bonne partie en est consacrée à rebiter les changements que j'ai faits dans le texte, indiquant la leçon de l'édition de Lemaire que je change, et l'autorité d'après laquelle ce changement est effectué. Quelques-unes cependant donnent des explications qui auraient été trop longues pour être mises entre parenthèses dans la traduction. Mais nous port je ne me suis astreint à signaler en quoi Pline se trompe, et ce qui ses connaissances sont inférieures aux connaissances actuelles; ceci exigerait non des notes, mais un commentaire, et est en dehors des conditions de mon travail.

« Pline a donné la liste des auteurs grecs et latins qu'il a consultés pour composer son *Histoire naturelle*. Un catalogue de ces auteurs paraît de Harlequin, et c'est là la augmentation et rectifiée, a été placée à la suite du premier livre, et contient des renseignements très-brèves sur l'époque et les travaux de chaque écrivain.

« Un catalogue parcell des artistes dont Pline parle se trouve à la fin de l'ouvrage.

« Avec ces secours on n'éprouvera guère, je le pense, de difficultés à lire l'*Histoire naturelle* de Pline. Ici doit être, à mon sens, le but de toute traduction d'un livre de l'antiquité; et moi-même, c'est le but que je me suis proposé dans celle-ci.

Ce volume est le vingt-cinquième de la *Collection des Auteurs latins*, publiée sous la direction de M. Nisard, une des plus grandes entreprises de la librairie contemporaine, menée à fin au milieu des circonstances les moins favorables aux études sérieuses. Il faut féliciter les éditeurs de leur courage, en faisant des vœux pour que des temps plus heureux leur apportent une récompense digne d'un si noble effort.

Principales publications de la semaine.

- JURISPRUDENCE.  
*Philosophie du Droit ou Cours d'introduction à la science du droit*; par W. BELMÉ, professeur à la Faculté de droit de Dijon. Tome II et dernier. Un vol. in-8 de 688 pages. — Paris.  
*Traité de la diffamation, de l'outrage et de l'outrage*; par M. TH. FRELLET DE MAREAU, conseiller à la cour royale de Rouen. 2 vol. in-8 de 876 pages. — Paris.
- BEAUX-ARTS, SCIENCES.  
*Album Bénédyer*; par M. GRANDVILLE. Un vol. in-8 de 4 pages, avec 84 vignettes sur bois. — Paris, Perrotin.  
*Catalogue des plantes vasculaires du plateau central de la*

France, comprenant l'Auvergne, le Velay, la Lozère, les Cévennes, une partie du Bourbonnais et du Vivarais; par HENRI LECOQ et MARTIAL LAMOTTE. Un vol. in-8 de 440 pages. — Paris.  
*Dictionnaire de marine à voiles et à vapeur*; par MM. le baron de BONNEFOUX et PAUIS, capitaines de vaisseau. Un vol. in-8 de 748 pages, avec 7 planches. — Paris.

M. Deligand, jeune statuaire distingué, et dont les œuvres sérieuses ont été remarquées aux dernières expositions, vient de faire paraître une charmante et gracieuse statuette de madame Sabatier, caustique que nous avons tous applaudie dans les concerts et les salons.

Cette statuette, remarquable par la ressemblance et la délicatesse du travail, sera très-bien accueillie par les dilettanti que madame Sabatier a tant de fois charmés, et fera honneur à l'artiste.

Les abonnements à L'ILLUSTRATION qui expirent le 1<sup>er</sup> Février doivent être renouvelés pour qu'il n'y ait point d'interruption dans l'envoi du Journal. S'adresser aux Libraires dans chaque ville, aux Directeurs des Postes et des Messageries, — ou envoyer franco un bon sur Paris, à l'ordre de M. DUBOCHET, rue Richelieu, N° 60.

Rébus.

qui

EXPLICATION DU DERNIER REBUS.

La Madeleine est un monument religieux hors des règles que comporte le symbole religieux.

JACOQUES DUBOCHET.

Tiré à la presse lithographique de LAGRANGE, fils et Compagnie, rue Daniette, 2.