

avaient amenée au plus haut degré de perfection, ces braves gens à qui je pouvais tout demander, sûr de tout obtenir, allaient se disperser, rentrer dans leurs foyers. Je ne devais plus en revoir que quelques uns, de-ci de-là. Encore aujourd'hui à près de cinquante ans de distance, quand le hasard me conduit sur quelque point du littoral, il m'arrive de voir l'œil d'un vieux marin se fixer sur moi, tout changé que je suis, comme si cet œil scrutait les profondeurs de sa mémoire. Puis sa main se porte à son bonnet, tandis que l'autre se tend vers moi avec un bon regard et un : « Vous souvenez-vous de un tel, gabier de grand mât, de telle tempête, de tel danger.....? » L'émotion me prend alors et je me répète à moi-même comme je le répéterai toujours à satiété : Que ne peut-on faire avec des Français lorsqu'ils sont imprégnés de l'esprit de hiérarchie, de discipline, de devoir !

XI

1844.

A peine rentré à Paris, je fus bombardé membre du Conseil d'amirauté. Grand honneur pour moi d'être associé si jeune aux vétérans de carrière qu'il comptait dans son sein. Mais la réunion de tous ces hommes d'expérience ne formait qu'un comité consultatif, placé à côté du ministre pour l'aider de ses avis sur les questions qu'il lui plaisait de lui soumettre. C'était un modérateur sans initiative et je m'y sentais mal à l'aise. J'avais certes et j'ai toujours eu jusqu'à nos jours le plus grand respect pour cet éminent comité. Il n'a pas peu contribué par sa permanence, son esprit de suite, à préserver de l'outrecuidante ignorance des champignons de la politique notre organisation navale, organisation qui a donné la mesure de sa valeur partout, en Crimée, comme sur les champs de bataille de 1870, en Tunisie comme en Chine. Mais en 1843, nous étions sur le seuil de

l'inévitable révolution apportée au matériel naval par l'emploi de la vapeur. Il s'agissait pour nous de créer et de créer rapidement, sous peine d'être devancés par d'autres, une force navale nouvelle, peut-être mieux appropriée que l'ancienne à notre génie, à nos ressources. Passionné pour la grandeur de mon pays, ayant des loisirs, puisque rien ne me condamnait à m'absorber dans les mesquineries de la politique de marchandage électoral où nous nous traînions; n'étant retenu ni par l'esprit de routine, ni par l'excès d'expérience, je désirais ardemment m'employer là où je pourrais aider activement à la création d'un élément puissant de force nationale. Je ne fis donc que passer au Conseil d'amirauté. Je me souviens seulement d'y avoir assisté à de longues séances, dans cette salle du ministère dont les fenêtres donnent sur la rue Royale, salle dont un de mes collègues, l'amiral de Bougainville, avait fait une sorte d'étuve à force de calorifères, de bourrelets, de tapis, de paravents et de chancellières. On y mourait de chaleur, et quand un autre de nos collègues, le baron Charles Dupin, nous y adressait des harangues de longue durée, j'avais bien de la peine à me tenir éveillé.

Sur mes instances, le ministre se décida à nommer une commission spéciale de la marine à vapeur, dont je fis partie. La grande commission ne produisit rien ou presque rien, mais une sous-commission travailla beaucoup. Nous y étions cinq: un capitaine de vaisseau, M. de Verninac (depuis ministre de la marine

sous le général Cavaignac); un ingénieur très capable, ancien directeur d'Indret, M. Rossin; M. Durbec, colonel d'artillerie; M. Touchard, lieutenant de vaisseau, et moi. Je ne ferai pas l'histoire de ces travaux, ni des luttes incessantes que nous eûmes à soutenir contre la ténacité de l'habitude, la crainte des responsabilités. Tous ces tâtonnements de notre transformation navale semblent presque enfantins lorsqu'on les considère à un demi-siècle de distance, et puis si j'en retrouve le souvenir très exact dans ma mémoire, j'ai perdu le moyen de les contrôler, toutes les notes, rapports, correspondances relatives aux travaux dont je parle n'étant plus entre mes mains, et voici pourquoi.

Quelques mois après la révolution de 1848, comme j'habitais Claremont en Angleterre, on m'annonce un visiteur, monsieur de X..., portant un beau nom, bien connu en Normandie, dans la politique, dans les sciences. Mais au lieu d'un des visages que j'attendais, je vois paraître celui d'un déclassé de cette famille que je me rappelai à l'instant avoir aperçu une fois en Algérie où, revêtu d'un uniforme belge, il fonctionnait comme *reporter* du journal le *Constitutionnel*. Il entre et me dit: « Vous me reconnaissez? — Parfaitement. — Eh bien je viens de chez vous. — Comment? — Après la prise des Tuileries le 24 février, vous étiez à Alger en ce moment, je me suis installé dans votre appartement. On y est très bien. J'y suis resté plus de deux mois. Il était un peu en désordre, vous pensez bien. Tout ce qu'il y

avait de bon avait été pris, mais le sol était couvert de livres, de papiers, d'un tas de choses sur lesquelles tout le monde avait marché. Je me suis amusé à débrouiller tout cela et principalement vos correspondances, vos papiers, que j'ai classés. J'en ai fait plusieurs catégories : tout ce qui regardait la politique, vos missions, je l'ai donné au ministère des affaires étrangères; tout ce qui regardait la marine au ministère de la marine. Enfin j'ai disposé de tout. Mais j'ai mis de côté quelques papiers concernant les intérêts de madame la princesse de Joinville au Brésil, quelques journaux intimes de vos voyages et je vous les rapporte. » Il me montra en souriant un paquet qu'il tenait à la main, puis il ajouta : « Seulement mon voyage m'a coûté cher. — En bon français, combien en voulez-vous? — Cent louis! » — Je vais les lui chercher et, sans mot dire, lui montre la porte, le pied me démangeant dans ma botte. Voilà comment j'ai su ce qu'étaient devenus mes papiers de *marine*. Je regrettai la perte de toutes mes correspondances intimes, je regrettai surtout les lettres de M. Dupuy de Lôme, jeune ingénieur du plus grand mérite, dont le génie était de vingt ans en avance de son temps, et avec lequel j'étais en relations de tous les jours.

Notre commission fit ce qu'elle put. Elle commença modestement par changer l'armement de combat de nos navires existants, — à les armer en pointe — de manière à leur permettre de développer la plus puissante force d'artillerie, en exposant le moins possible

l'appareil moteur. De nombreux types sortirent de nos mains : le *Descartes*, le *Cuvier*, le *Pluton*, etc. La protection des machines vint ensuite, et par nos soins il se fit au polygone de Gavres, près de Lorient, toute une série de tirs, pour déterminer la pénétration des projectiles à travers toutes sortes de matières : le bois, le charbon, le caoutchouc, la tôle et enfin tôle sur tôle, c'est-à-dire la *cuirassé*. Retardé, comme tout progrès, par nos secousses politiques, il a fallu dix ans pour que le cuirassement reçût sa première application.

A ce même Lorient, un capitaine de frégate, M. Labrousse, se livrait à des expériences sur la meilleure forme à donner à l'*éperon*, et un homme de lettres, nommé Jal, recherchait pour nous dans les vieux bouquins, dans les archives, tout ce qui concernait les manœuvres, la tactique des navires à rames, des galères. Puis nous passâmes du bâtiment à roues au navire à moteur submergé et par suite bien plus facilement protégeable, et j'allai suivre en mer les premiers pas des créations nouvelles, — de notre premier navire à hélice, appelé alors *le Napoléon*, nom changé ensuite contre celui de *Corse*, sous lequel il a rendu des services comme aviso pendant plus de quarante ans; — de notre premier bâtiment en fer, également à hélice, *le Chaptal*, construit à Asnières par M. Cavé; — de la *Pomone*, notre première frégate à machine auxiliaire, munie d'une hélice proposée par l'ingénieur suédois Erickson, etc... Mais de tous ces essais les plus intéressants furent

ceux du *Napoléon*, d'abord, comme je l'ai dit, parce que c'était notre premier navire à hélice, et ensuite parce que ce mode de propulsion est d'invention française.

Dallery, un facteur d'orgues à Amiens, eut le premier l'idée, en 1803, de construire un bateau mû par une hélice. Il s'y ruina et, de désespoir, brisa son appareil. L'idée fut ensuite reprise par Sauvage, un constructeur de navires, qui lui fit faire quelques progrès. J'avais connu ce Sauvage en 1835, à propos d'une autre invention appelée le physionotype, au moyen duquel on prenait une empreinte mathématique des traits du visage. Mais comme, avant de mettre sa figure dans l'instrument, on faisait une grimace épouvantable, le résultat était monstrueux, bien que rigoureusement exact. Les travaux de Sauvage sur l'hélice avaient plus d'avenir que son physionotype, seulement ce n'est pas lui qui en recueillit le bénéfice. Ils tombèrent dans le domaine public. Les Anglais construisirent, à titre d'essai, un *sloop* appelé le *Rattler*; les Américains un autre, le *Princeton*, mais le *Napoléon* les devança et surtout réussit mieux qu'eux. Il fut en premier lieu commandé à l'industrie privée, comme paquebot poste, par le ministère des finances, plus hardi, en fait d'innovations que le ministère de la marine, et sa construction fut confiée à deux hommes éminents : M. Normand, du Havre, pour la coque; un Anglais, M. Barnes, pour le moteur et le propulseur. Ces messieurs réussirent du premier coup, aussi bien l'un que l'autre.

J'eus, pendant l'été de 1843, le commandement d'une escadrille, chargée de faire des expériences comparatives entre des bâtiments d'ancien type et ce petit navire, que nous essayâmes de toutes les façons. A chaque incident de mer, M. Normand, M. Barnes et moi, qui escortions le *Napoléon* sur le *Pluton*, nous nous précipitions sur le pont pour observer comment le *Napoléon* se conduisait. M. Normand nous faisait une conférence sur ses lignes, sur les remous qu'il produisait en fendant l'eau, sur sa conduite au roulis, au tangage; M. Barnes, un gros Anglais, ne disait mot, mais, sortant sa règle à calcul de sa poche, marmottait des formules d'équations. Le navire était du reste parfaitement commandé par un lieutenant de vaisseau très capable, qui a été depuis ministre de la marine, M. de Montaignac. Partout où nous allions, comme personne n'avait encore vu de bâtiment à hélice, c'était un étonnement général. Dans le cours de la croisière, nous entrâmes dans la Tamise et remontâmes la Medway de Sheerness à Chatham. C'était le matin, il faisait un léger brouillard, nous étions annoncés et les autorités s'apprétaient à nous recevoir, attendant pour se réunir que le bateau fût signalé, soit qu'on l'aperçût, soit qu'on entendit le son de ses roues frappant l'eau. Mais le *Napoléon*, s'avancant à grande vitesse dans la brume, sans que le moteur fit le moindre bruit, prit tout le monde par la surprise, et lorsque les chefs du *Yard* accoururent, ils le virent stopper; puis,

grâce à son hélice, tourner presque sur place pour se ranger à quai, allures nouvelles, dont le commodore, vieux marin, était encore tout interloqué quand je débarquai.

Au cours de cette visite dans la Tamise, la petite escadrille remonta à Woolwich où les autorités anglaises nous accueillirent avec cette cordialité franche que j'ai presque toujours rencontrée chez elles. On nous montra l'arsenal de l'artillerie et l'arsenal de la marine. Dans le bassin de celui-ci se trouvait une corvette à vapeur à roues, avec une installation nouvelle dont j'avais entendu parler. Le couvercle du tambour des roues formait un grand chaland qu'on pouvait mettre à l'eau par un mécanisme ingénieux et ces chalands étaient capables, en cas de débarquement, de conduire à terre une masse de soldats et même de sauver l'équipage en cas de désastre, ce qu'ils ont fait du reste en Crimée et ailleurs, quand tous nos navires en ont été pourvus. Le commodore, Sir Frederick Collier, voulut bien, sur ma demande, faire faire devant moi la manœuvre de ces chalands. J'en fis mon profit. Deux ou trois mois après, j'étais rentré à Paris, lorsqu'un capitaine de vaisseau anglais, dont le nom m'échappe aujourd'hui (Smith, je crois), qui était l'inventeur de ces chalands, me demanda une audience. Il vint, dit-il, offrir son système à la marine française et me prie de le recommander au ministre, vu l'intérêt avec lequel j'ai suivi la manœuvre de ses bateaux à Woolwich. Puis il ajoute qu'il m'apportera un

modèle. « Attendez un moment, » lui dis-je. Je sonne et je fais demander un vieil ouvrier que j'employais. Celui-ci arrive, ayant à la main un modèle du bateau et de l'appareil de mise à l'eau de mon interlocuteur fait sur mes dessins au retour d'Angleterre. Celui-ci, en le voyant, resta pétrifié et ne me dit qu'un mot : « *Wonderfull!* » Il paraît que j'avais du premier coup attrapé la ressemblance. Ce que c'est que de savoir dessiner !

Comme hors-d'œuvre, disons que le vieil ouvrier dont je viens de parler avait été charpentier de marine à bord de l'escadre de Villaret de Joyeuse, lors de la bataille navale que nous appelons du *13 prairial* et les Anglais du *1st of June*. Il se rencontrait souvent chez moi avec un académicien aussi âgé que lui, nommé Dupaty, qui avait été également marin, et présent à la même bataille. C'était alors entre ces vieux guerriers des échanges de souvenirs qui m'amusaient et souvent m'intéressaient beaucoup. C'est ainsi que j'appris qu'avant de sortir de Brest pour combattre les Anglais, la flotte avait été *épurée*. On avait guillotiné le capitaine et deux lieutenants du vaisseau amiral, *la Côte-d'Or*, dont le nom avait été changé en celui terrifiant de *la Montagne*. Le capitaine d'un autre vaisseau, *le Jean-Bart*, avait été aussi raccourci. On avait ensuite emprisonné ou dirigé sur les armées de terre des milliers de marins et de soldats exercés, mais dont les opinions n'étaient pas sûres, pour les remplacer par des purs qui ne savaient rien. Pour *encourager les*

autres, à la sortie de l'escadre, *Jean Bon S.-André*, le représentant du peuple en mission, depuis, sous Napoléon, préfet de Mayence (son nom l'y prédestinait), avait fait dresser une guillotine à bord de chaque vaisseau ; elle était placée à l'avant, au pied du mât de misaine. Toutes ces mesures de terrorisme et de désorganisation révolutionnaire ne nous donnèrent pas la victoire ; elles n'aboutirent qu'à la défaite, accompagnée de véritables carnages. Nos équipages étaient d'une vaillance, qui a souvent été jusqu'à l'héroïsme, mais ils ne savaient rien. Ils recevaient la mort sans la donner. Tous les boulets anglais portaient, tous les boulets français s'en allaient en l'air. On est profondément ému, quand on consulte les annales des deux marines, française et anglaise, de voir les pertes énormes éprouvées par les vaisseaux français, en regard du chiffre insignifiant des hommes atteints sur les vaisseaux anglais. C'est que, sur mer comme sur terre, les improvisations sont funestes, et que, je l'ai déjà dit, rien ne remplace l'instruction et les habitudes de hiérarchie et de discipline longuement établies.

C'est à la fin de la bataille du 13 prairial que se place l'épisode si dramatique, quelquefois contesté, du *Vengeur* s'abîmant dans les flots avec tout son équipage, plutôt que de se rendre. J'ai entendu souvent attribuer la paternité de cette légende à Barrère qui, ayant à rendre compte à la Convention de la bataille perdue, avait voulu lui dorer la pilule. Je questionnai avidement mes deux vieux marins sur

cet incident de la lutte où ils avaient été acteurs. Dans une autre circonstance, j'interrogeai un des derniers survivants du *Vengeur* lui-même, auquel j'avais été chargé de remettre la croix. De ce que j'ai entendu de ces bouches diverses, de ce que j'ai recueilli d'ailleurs, voici, je crois, l'exacte vérité sur l'épisode en question. A la fin du combat, après être resté accroché pendant une longue lutte à bout portant avec le vaisseau anglais le *Brunswick*, le *Vengeur*, criblé de boulets reçus de tous côtés, ayant perdu tous ses mâts, prenait l'eau par ses sabords à chaque coup de roulis. Dans cette situation, il ne pouvait tarder à couler. La lutte était finie, il était six heures du soir ; les vaisseaux anglais l'*Alfred* et le *Culloden*, ainsi que le cutter *Rattler* vinrent à son secours et, avec le peu d'embarcations qui n'avaient pas été brisées dans le combat, se mirent en devoir de sauver d'abord le brave capitaine Renaudin, son fils et ensuite l'équipage. Le vaisseau l'*Alfred* recueillit deux cent treize hommes, le *Culloden* et le *Rattler* à peu près autant, mais le sauvetage durait encore quand le vaisseau s'abîma et avec lui disparurent non seulement les blessés les plus grièvement atteints, mais aussi une quarantaine d'hommes valides qui, se voyant perdus, saluèrent courageusement la mort des cris de : « Vive la Nation ! Vive la République ! » La légende est assez belle comme cela pour n'avoir pas besoin d'embellissements imaginaires.

Je reviens un moment à mon brave académicien, M. Dupaty, dont j'avais fait la connaissance de la

manière la plus absurde. Au beau temps de l'enthousiasme guerrier de la garde citoyenne, le père Dupaty était capitaine, 2^e légion, 1^{er} bataillon, commandant Talabot. Un certain soir, étant de garde au Palais-Royal, il dit des vers dans le salon de mon père, et un peu grisé par l'inspiration lyrique, il lui demanda de mettre un de ses fils dans sa compagnie. Le Roi se mit à rire et lui dit : « Joinville sait très bien le maniement d'armes qu'un vieil invalide lui a appris, il fera votre affaire. » On m'habilla en garde national, avec un sac rempli de foin sur le dos, parce que, dans l'ardeur du moment, les compagnies *Chic* avaient le sac et on m'envoya manœuvrer avec mon bataillon sur le terrain de la rue de Londres, là où s'élève aujourd'hui le quartier de l'Europe. Rien de plus ridicule, mais le père Dupaty était aux anges. Il y fut bien davantage en obtenant qu'on jouât une de ses pièces, un opéra-comique intitulé *Picaros et Diégo*, le jour d'une représentation de gala, donnée sur le théâtre du château de Compiègne, pour célébrer le mariage de ma sœur Louise avec le roi des Belges. Mais voilà qu'au plus beau moment, l'acteur principal s'avance en face des époux, des Majestés, de tous les grands personnages qui formaient l'assistance et entonne un flonflon de la pièce auquel personne ne s'attendait :

Oui, c'en est fait, je me marie,
Je veux vivre comme un Caton.
Il fut un temps pour la folie,
Il en est un pour la raison! »

Comme le roi Léopold ne passait pas pour avoir eu une vie exempte d'aventures, l'à-propos fit un effet merveilleux. Tout le rang des gros bonnets baissa la tête, pendant que le reste du public étouffait une furieuse envie de rire.

Cette longue digression m'a entraîné un peu loin ; je reviens au séjour de ma petite escadrille en Angleterre. Mon frère Aumale, qui m'avait accompagné pendant notre croisière, se rendit avec moi à Windsor pour saluer la reine Victoria. J'avais bien, au cours de mes navigations, relâché dans quelques ports anglais, mais, de fait, c'était la première fois que je voyais l'Angleterre, l'hospitalière Angleterre, et cette première impression fut saisissante. Si en remontant la Tamise jusqu'au pont de Londres, la couleur grise et charbonneuse du ciel, des eaux, des monuments, de tous les objets me sembla singulièrement triste, l'immensité du mouvement commercial et de l'activité publique que j'avais sous les yeux dépassa tout ce que j'avais pu me figurer d'avance. A cette impression ineffaçable de grandeur et de puissance, s'en joignit bien vite une autre non moins profonde, impression que les longues années de mon existence n'ont fait que confirmer, celle d'une nation qui a su traverser une révolution sans laisser entamer sa discipline sociale, ni permettre à l'envie démocratique de détruire ses traditions, et de semer la discorde entre les différentes classes de sa population.

Je trouvai Windsor superbe. Le vieux château entouré d'arbres séculaires, baignant ses fondations

dans les eaux de la Tamise, le fleuve national, et étendant sa protection sur le pittoresque collège d'Eton, où l'élite de la nation vient recevoir du clergé seul une si saine et si vigoureuse éducation, est bien le symbole du calme dans la force et la permanence de la monarchie anglaise.

J'avais déjà rencontré plusieurs fois à Paris le prince Albert, mais je voyais la reine Victoria pour la première fois. Gaie, spirituelle, avec un aimable et fin sourire qui n'était pas exempt de malice, la jeune souveraine était alors dans toute la fraîcheur, l'éclat de la jeunesse et le rayonnement du bonheur. Elle et son royal époux nous firent un accueil dont je garde le plus reconnaissant souvenir, et de ce jour je vouai à la reine des sentiments d'une affection profondément respectueuse, que l'âge n'a fait qu'augmenter. Notre séjour à Windsor fut de courte durée et sans incidents frappants, sauf la rencontre que j'y fis d'hommes de guerre ou d'État éminents : le duc de Wellington, Sir Robert Peel, lord Aberdeen.

Ce fut à ce moment que le voyage de la souveraine de la Grande-Bretagne au château d'Eu fut décidé. J'allai au-devant d'elle avec ma flotille jusqu'à Cherbourg. Là elle m'invita à passer sur son navire, le superbe yacht *Osborne*, commandé par un fils du feu roi Guillaume IV, lord Adolphus Fitz Clarence, un très bon garçon, mais un type rubicond de la vieille marine anglaise, avec un œil qu'il avait quelque peine à garder ouvert, ce qui lui valut un jour d'un petit écolier déjà à cheval sur sa dignité, qu'il plai-

santait à propos de son chapeau : *Oh! what a bad hat! — And you, what a damned bad eye!* Sur le yacht se trouvait aussi le ministre des affaires étrangères, lord Aberdeen, puis lord Liverpool, lord Charles Wellesley, le colonel Wylde et comme dames, cette charmante lady Canning que nous avions connue enfant à Paris, et qui est morte vice-reine des Indes, après avoir montré tant de courage au milieu de la terrible insurrection des cipayes ; enfin la non moins charmante miss Liddell, depuis lady Bloomfield. Un temps superbe favorisa l'entrée au Tréport, avec la petite darse tout encombrée de barques de pêche, la vieille église que doraiement les rayons d'un beau soleil couchant, et devant elle, sur le rocher, dominant le port, la grande croix de pierre au pied de laquelle les femmes des marins viennent s'agenouiller dans la tempête. Le débarquement se fit au bruit du canon et du roulement de milliers de sabots sur le galet, au milieu d'une foule en bonne humeur, de matelots, de matelottes en jupons courts, de paysannes normandes en bonnets blancs qui faisaient à haute voix leurs observations, et, par ci par là, le tricorne d'un gendarme ou le grand chapeau d'un curé. Le tout faisait un tableau si pittoresque, si gai, si bruyant, si français que la jeune reine parut enchantée de sa nouveauté. Pas d'escorte de cavalerie, pas de haies de troupes sur la route du Tréport, mais en pleins champs se trouvaient échelonnés de distance en distance de superbes escadrons du 1^{er} carabiniers aux cuirasses de cuivre,

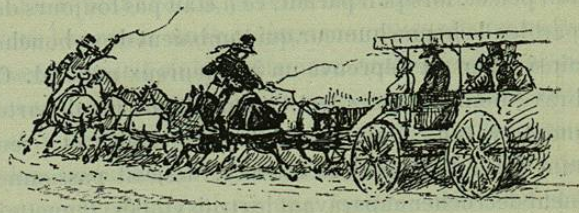
saluant tour à tour de leurs trompettes, tandis qu'au château le service d'honneur était fait par un bataillon de chasseurs à pied serrés en masse, dont la tenue sombre et l'aspect si militaire arracha à lord Charles Wellesley, fils du duc de Wellington et soldat de race cette exclamation : « Oh ! les admirables petits soldats ! »

Mon père avait embarqué la reine dans une immense voiture découverte, à douze places, en forme de corbeille, trainée par un attelage de huit chevaux à la française, avec piqueur, cocher, valets de pied, garçons d'attelage, tous en rouge, tandis que le postillon en grosses bottes à la Van der Meulen portait seul une livrée bleue. Ce contraste de couleur provenait d'une tradition conservée dans les écuries royales, qui voulait que le postillon, censé avoir ôté son habit pour avoir moins chaud, fût toujours habillé de la couleur du gilet. Livrée d'Orléans, rouge à gilet bleu, — postillon bleu. Livrée de Condé, chamois à gilet amarante, — postillon amarante, et ainsi des autres.

La royale guimbarde avec ses huit chevaux n'était pas facile à manœuvrer dans les routes étroites de Normandie. Aussi se produisit-il un petit accident dont je fus malheureusement cause. J'escortais à cheval à la portière et, dans un tournant, je gênai si bien la manœuvre que la voiture accrocha et resta un moment accrochée. Mon père tempêtait, la reine Victoria riait comme une folle, mais le pauvre vieux cocher, un vétérinaire des grandes écuries, me lança un

regard pareil à celui que dut lancer Vatel avant de se passer l'épée au travers du corps. Je l'avais déshonoré dans la circonstance peut-être la plus solennelle de sa vie.

Le lendemain, nouvelle couleur locale. On mena la reine en poste dans la forêt. Les postillons, coiffés à



la catogan, avec la poudre, le chapeau enrubanné, partirent assez sagement, mais une fois hors des foules, lancèrent leurs chevaux ventre à terre, toutes les rênes flottantes, avec grand cliquetis de coups de fouet. Ça allait un tel train que j'avais peine, au grand galop de mon cheval, à tenir mon poste à la portière. L'amusement était doublé d'un peu d'anxiété, ce qui en augmentait la saveur. Tout le séjour se passa ainsi en courses, en promenades, dont on s'efforçait de bannir toute contrainte officielle. Le soir, c'était tantôt un concert, avec les artistes du Conservatoire, chantant le chœur d'*Armide* : « Jamais en ces beaux lieux », l'orchestre exécutant l'andante de la symphonie en *la* et Vivier faisant un solo de cor ; ou bien Auber amenait l'opéra-comique avec Roger, Chollet, Anna Thillon, ou

bien encore Arnal jouait l'*Humoriste* avec madame Doche.

Les ministres étaient là pourtant ; lord Aberdeen et M. Guizot avaient des entretiens où ils se faisaient des confidences politiques, ou bien évitaient de s'en faire. Le maréchal Soult, président du Conseil, parlait peu et, lorsqu'il parlait, ce n'était pas toujours des paroles de bonne humeur qui tombaient de sa bouche, ainsi qu'en fit l'épreuve un malheureux général. Ce brave homme, assez âgé, commandant un département voisin, était général de brigade, et, sentant venir l'heure de la retraite, désirait passionnément décrocher auparavant les trois étoiles. Il guettait l'occasion de bien disposer le maréchal en sa faveur et crut l'avoir trouvée un matin où, après déjeuner, il se rencontra avec lui à la sortie de la galerie des Guise. Le maréchal s'en allait, boitant de sa vieille blessure, une main derrière le dos, en proie à une méditation qui ne semblait pas couleur de rose, à en juger par une lippe qui lui était propre en pareille occurrence. Mon général aborde le maréchal, qui s'arrête court en fronçant le sourcil : « Je suis heureux, monsieur le maréchal, de trouver cette occasion de vous présenter l'hommage de mon respect. — Peuh ! fait le maréchal. » L'infortuné poursuit : « Et puisque j'ai cette bonne fortune, monsieur le maréchal, je la saisis pour vous entretenir de l'état des esprits dans mon département et des bons résultats que j'y ai obtenus. Tenez, pas plus tard qu'avant-hier, j'ai réuni à ma table, avec des personnages

dévoués à l'ordre de choses actuel... un légitimiste et... un républicain ! — Ah ! vous avez fait ça ! Eh bien ! vous les avez fait dîner avec un imbécile ! » Et le maréchal s'en va, laissant son malheureux interlocuteur tout saisi devant l'éroulement subit de ses espérances. J'ai ouï dire qu'il en était mort.

En revenant d'Eu, la reine débarqua à Brighton où j'eus l'honneur de l'accompagner et où elle fut reçue avec l'accueil universellement enthousiaste qui ne lui a jamais fait défaut. Je restai un jour l'hôte de la reine dans cet affreux pavillon indien de Brighton, alors un palais de la Couronne où on ne pouvait faire un mouvement, ouvrir une fenêtre, sans être sous le feu de toutes les lorgnettes des maisons d'en face. Ce chef-d'œuvre de mauvais goût et d'inconfortable est aujourd'hui un casino ; c'était sa vraie destination.

Puis, je ramenai devant le Tréport pour y faire un service de garde-côte pendant le séjour du Roi à Eu, ceux de nos navires qui avaient escorté la reine. Quelques années auparavant, il s'était passé une bonne scène à bord d'un de ces gardes-côtés. Le Roi, suivant son habitude, était allé le visiter et passer son équipage en revue, en compagnie du ministre de la marine d'alors : un vaillant officier que je ne nommerai pas, mais qui était plus fait pour lancer un commandement que pour improviser une allocution. Une fois à bord du... *Pélican* (je mets ce nom-là, mais le navire ne s'appelait pas ainsi) et la revue passée, le Roi dit au ministre qu'il voudrait laisser un souvenir de son passage et donner au moins

une croix d'honneur. Le cas n'avait pas été prévu, mais, après une consultation, on se décide à décorer le chirurgien-major, qui avait montré beaucoup de dévouement dans une récente épidémie de choléra. L'équipage était toujours assemblé; le Roi prend position à l'arrière, mais le ministre, totalement ignorant du cérémonial à suivre, ne disait mot. C'est ici que la scène commence :

« Voyons, amiral, dit le Roi, ordonnez au tambour d'ouvrir le ban. » L'amiral, d'une voix de stentor : « Tambour, ouvrez le ban !... » (Silence.) Le roi tout bas : « Dites-leur quelque chose, amiral, pour annoncer la décoration. » L'amiral fait signe que oui, s'avance et, de la même voix de stentor, commence : « Equipage du *Pélican* !... » (Nouveau silence) « Le Roi !... » (Silence) « Le choléra !... » (Silence) « Le brave docteur » (Il le désigne du geste) « Oui, brave docteur ! Le Roi voulant récompenser l'équipage du *Pélican*... du choléra ! » (choléra prononcé comme un coup de canon) « Le Roi vous nomme légionnaire » (« chevalier, » souffle le Roi tout bas) « Oui, chevalier légionnaire. » (Le Roi baisse la tête avec désespoir.) « Chevalier légionnaire de son ordre *royal* de la Légion d'honneur ! Tambour, fermez le ban ! » L'unique tambour du bord ferme le ban, le brave major vient recevoir sa croix que le Roi, dont le sérieux ne se dément jamais, lui remet, avec quelques bonnes paroles, pendant que tous les visages des assistants font des efforts surhumains pour se contenir. En ai-je vu des scènes de ce genre !

Je finis ma saison à Eu. On y était encore au souvenir de la visite de la reine d'Angleterre, dont Isabey, Eugène Lamy, Alaux, Siméon Fort étaient très occupés à retracer tous les épisodes. Puis ma petite division navale fut licenciée. Je revins à Paris où je passai l'hiver et rentrai non pas dans le mouvement politique, mais dans le mouvement mondain. J'allai même aux courses de Chantilly que mes frères venaient de fonder et qui sont devenues une institution. Les courses avaient, dans leur commencement, un caractère différent de celui qu'elles ont aujourd'hui. Le bel hippodrome de la pelouse, en face du château des Condé, les chevaux, le monde des entraîneurs et des jockeys anglais étaient les mêmes, mais le public était différent. Il n'y avait pas de chemins de fer déversant des foules énormes par de nombreux *spéciaux*, foules qui regagnent la capitale le soir même. Il venait moins de monde, mais ce monde, plus choisi, émigrerait à Chantilly pour la semaine des courses, s'y logeait comme il pouvait, décidé à braver tous les inconvénients d'une sorte de grand bivouac, et à employer toutes les heures du jour et de la nuit à s'amuser de son mieux. C'était une variété de carnaval d'été avec parties de campagne, diners, bals, fêtes de toute sorte où le monde et le demi-monde largement représentés se mêlaient quelquefois dans une gaité un peu bruyante. Je me souviens d'un bal ultra-tapageur où l'excellent maire de Chantilly, M. Jaquin, crut devoir intervenir, escorté de la gendarmerie, pour calmer le désordre. A son entrée, le