croître la force des machines et augmenter le nombre des trains.

Cela nous paraît d'autant plus praticable que nous ne connaissons presque pas en France un obstacle très-fréquent dans les pays froids : nous voulons parler de l'accumulation des neiges. Dès que la neige couvre les rails, elle diminue la vitesse des trains; si elle dépasse une certaine hauteur, elle oppose à leur marche un obstacle invincible. Il est donc nécessaire de se débarrasser de la neige, pour peu qu'elle devienne épaisse. En France, quand cet accident arrive, si la neige n'offre qu'une couche peu épaisse, on dégage la voie par un procédé peu expéditif, peu économique en lui-même, mais peu coûteux pour les compagnies : on met en réquisition des régiments et même des paysans, pour racler la voie avec des grattoirs spéciaux. On ne se décide à employer un moyen plus rapide et plus efficace que lorsque l'épaisseur de la couche atteint ou dépasse 0m,25. En ce cas, la besogne est faite par des locomotives armées de chasse-neige. Si la couche a 1 mètre de profondeur, il est nécessaire de faire d'abord ouvrir la voie par de fortes machines qui luttent comme des béliers, mais qui ne réussissent pas toujours à pénétrer dans la masse neigeuse, où, par intervalles, elles se trouvent complétement ensevelies. Plus d'une fois, en Russie, des trains entiers de voyageurs se sont trouvés en détresse au milieu d'immenses plaines couvertes de neige et y ont même passé des journées entières.

Si nos compagnies sont réfractaires aux combinaisons qui accéléreraient le voyage, elles ne le sont pas moins aux réformes qui accroîtraient le bien-être des voyageurs. Que n'a-t-on pas dit sur la nécessité de chauffer plus rationnellement et plus complétement les wagons de première classe, de chauffer d'une façon quelconque ceux de deuxième et de troisième? Les compagnies hésitent depuis trente ans entre les bouillottes, les briquettes et la vapeur; elles ont tout l'air de chercher, depuis tout ce temps, un système qui leur procure des bénéfices, au lieu de leur occasionner des frais. En attendant, nos voyageurs meurent de froid dans les wagons, tandis que les étrangers voyagent doucement, chauffés par la vapeur, comme en Angleterre, par les briquettes, comme en Allemagne. On ne sait qu'admirer le plus, dans cette question de chauffage des trains, ou des moyens dilatoires qu'opposent impudemment les compagnies, ou de l'incurie de l'administration qui se contente de leurs ridicules prétextes. Une compagnie, cependant, mais une compagnie d'intérêt local, a appliqué un procédé, trop compliqué peut-être, mais qui chauffe les voyageurs, ce qui est, après tout, le seul point essentiel. La compagnie des Charentes a fait établir, dans les voitures qui font le service de Rochefort à Angoulême, des bouillottes enchâssées dans le plancher même du wagon et chauffées par la vapeur de la locomotive. Des sections de tubes, fixées sous chaque wagon, sont reliées entre elles par des rotules en caoutchouc, pour permettre la flexion. La bouillotte a un petit tube de dégagement qui empêche l'accumulation de la vapeur et l'explosion qui s'ensuivrait. Le grand tube longitudinal est relié à chaque bouillotte par de petits tubes transversaux, et des soupapes convenablement disposées permettent de chauffer les wagons l'un après l'autre, sans toutefois que la température de l'eau puisse s'abaisser beaucoup au-dessous de 100°. La dépense en combustible, d'après des expériences faites avec ce système, ne serait que de 0 fr. 074 par voiture et par heure, au lieu que le système allemand des briquettes coûterait 0 fr. 50. Mais fallût-il y mettre ce prix, nous croyons que la situation financière de nos grandes compagnies lui permet de sauver, pour 10 sous, la vie de ses voyageurs, et nous persistons à lui demander, ou plutôt nous engageons l'administration supérieure à lui imposer cet effort de générosité.

Nous nous bornerons à cette réclamation et n'insisterons pas sur bien d'autres abus, notamment sur les bancs de torture où la compagnie de Lyon à la Méditerranée condamne ses voyageurs de troisième classe à siéger pendant vingt heures et plus; sur les retards calculés des trains de marchandises à petite vitesse, etc. Contentons-nous, pour faire honte à ces faux calculateurs, de leur rappeler le libéralisme autrement intelligent des compagnies anglaises : gares construites n'importe à quel prix, au centre même des grandes villes; hôtels établis dans l'enceinte même de ces gares, libre circulation dans les salles et sur les quais d'embarquement, soin jaloux, en un mot, d'éviter scrupuleusement tout ce qui peut gêner l'absolue liberté du voyageur. Peut-être même ce respect de la liberté est-il poussé un peu loin en Angleterre, car il va, plus d'une fois, jusqu'à laisser les voyageurs libres de se casser le cou. Au point de vue de la sûreté des voyageurs, on peut dire, en effet, que, si les compagnies françaises sont trop paternelles, les compagnies anglaises ne le sont point assez. Aussi le chapitre des accidents, malheureusement trop rempli, que nous allons aborder, pourrait-il être largement enrichi de faits relatifs à la Grande-Bretagne.

Dans un travail du capitaine Tyler sur les diverses causes des accidents de chemins de fer en 1875, année exceptionnellement favorable aux voyageurs de ce pays, nous relevons cependant les chiffres suivants :

Déraillements et mauvais état de la voie	14
Mauvais état du matériel roulant	14
Vitesse exagérée dans les gares	2
Rencontres et chocs	99
Mauvaise manœuvre des aiguilles	25
Irrégularité des plans inclinés	8
Causes non définies	3
Total des accidents	165

Ces 165 accidents ont causé la mort de 1,290 personnes et en ont blessé 5,755, dont 104 employés tués et 469 blessés. Le nombre des voyageurs ayant été, en 1875, de 507 millions, on compte donc une victime par 71,965 voyageurs. Ce rapport est huit fois plus fort aux Etats-Unis, le pays du suprême sans-gêne; en France, où les précautions sont beaucoup plus grandes, le rapport des accidents au nombre des voyageurs est trois fois moindre qu'en Angleterre et vingt-quatre fois moindre qu'aux Etats-Unis. Pour diminuer les chances d'accident, le capitaine propose une série de réformes : disposition meilleure des signaux et des aiguilles, observation rigoureuse de l'intervalle réglementaire entre les trains, amélioration des ordres de service et de la discipline, emploi des freins automatiques, augmentation du nombre des voies. Il conviendrait d'ajouter : interdiction absolue des voies uniques.

La question des signaux mérite de nous arrêter un instant. Et d'abord, il est absolument indispensable d'assurer les rapports des voyageurs avec le mécanicien, soit directement, soit par l'intermédiaire du chef de train, pour couper court aux scènes de meurtre ou de violence qui se répètent trop souvent dans les wagons, et aussi pour ne plus s'exposer à traîner, sans s'en apercevoir, des wagons incendiés, déraillés ou disloqués. La compagnie du Nord a déjà essayé un système de signaux électriques entre les voyageurs et le chef de train; mais, trop défiante à l'égard du bon sens public, elle a cru devoir mettre sous vitre le bouton qu'il faut pousser pour donner le signal, de façon que le voyageur, obligé de casser un carreau pour établir la communication, ne soit pas tenté d'arrêter le train pour une cause insuffisante, ou simplement pour faire une mauvaise farce. On voit par quelles vétilles se laissent arrêter les compagnies. Outre ce signal à introduire, il est un autre signal qu'il est indispensable d'améliorer : c'est celui qui sert à ouvrir et à couvrir la voie, c'est-à-dire à avertir le mécanicien qu'il peut passer ou qu'il doit stopper. Les disques blancs et rouges qu'on emploie pour cet objet pendant le jour, les feux verts et rouges qui les remplacent pendant la nuit, et qu'on peut manœuvrer à 800 mètres de distance, offrent de nombreux inconvénients. Il est, dans quelques cas, difficile de relever leur situation exacte; il faut de plus compter sur le brouillard, qui les rend invisibles et sur les mille causes qui peuvent détourner l'attention du mécanicien. Pour parer à ces inconvénients, l'administration du chemin de fer du Nord a fait expérimenter un signal électrique des plus ingénieux. La locomotive est munie d'un sifflet à vapeur maintenu fermé à l'aide d'un levier qu'attire un électro-aimant. A 800 ou 1,000 mètres des gares est disposée, sur la voie, une traverse portant une plaque de cuivre, qu'un fil met en communication avec une pile électrique placée dans la gare. Cette plaque peut ainsi être électrisée à volonté, à 1 kilomètre de distance. Si le passage doit rester libre, on interrompt la communication entre la plaque et l'appareil, et il ne se produit rien de particulier; si, au contraire, on veut avertir le mécanicien d'arrêter le train, on envoie dans la plaque un courant électrique; une brosse métallique, disposée sous la locomotive, frotte sur la plaque et conduit le courant jusqu'à l'électro-aimant, qui, influencé alors par deux courants en sens contraire qui s'annulent, abandonne le levier. Celui-ci, repoussé de cette manière par un ressort à boudin, laisse le robinet s'ouvrir; le sifflet se fait entendre et ne s'interrompt plus jusqu'à ce qu'on ait remis le levier en position.

— *De quelques chemins de fer particuliers*. Malgré l'énorme développement qu'ont déjà pris les voies ferrées, les chemins de fer sont encore très-loin d'avoir dit leur dernier mot; nous en donnerons une preuve bien frappante en signalant quelques railways projetés ou en voie d'exécution.

Le département de la Seine a actuellement (1877) en vue deux projets de ce genre. Le premier, dont les études sont surtout avancées, et qui n'offre, du reste, aucune difficulté d'exécution, est le chemin de fer de grande ceinture, qui doit, partant de la gare des Matelots, sur le chemin de fer de l'Ouest, passer par Saint-Germain-en-Laye, Poissy, Argenteuil, Dugny, Nogent-sur-Marne, Villeneuve-Saint-Georges, Palaiseau, et aboutir à la gare des Chantiers, sur le chemin de fer de l'Ouest, à Versailles.

Dans le second projet, au contraire, sont concentrées et exagérées toutes les difficultés que peut rencontrer la construction des voies ferrées; nous voulons parler du chemin de fer, ou plutôt des chemins de fer métropolitains, destinés à prolonger jusqu'à une gare centrale unique toutes les grandes voies qui rayonnent autour de Paris. Le projet de cette difficile création n'est pas encore définitivement arrêté. On paraît cependant fixé sur l'emplacement de la gare, qui serait établie à 6m,50 environ en contre-bas du sol, dans le jardin du Palais-Royal. A cette gare, d'après le projet dressé par M. Huet et approuvé par le conseil des ponts et chaussées, aboutiraient les quatre voies suivantes : 1° des Batignolles, par la gare de Saint-Lazare; 2° de Gentilly, par les gares de Sceaux et de Montparnasse; 3° de Vincennes (Ceinture), par la place du Château-d'Eau et les Halles centrales; 4° d'Ornano, par les gares du Nord, de l'Est et les Halles centrales. Une cinquième voie relierait les Moulineaux à la gare d'Orléans, par le pont de l'Alma. La voie, presque partout souterraine, serait établie à une faible profondeur, pour faciliter l'accès des stations et ménager les pentes. Chaque voie astreinte à passer le fleuve le traverserait dans deux tunnels distincts, construits en fonte et revêtus de briques à l'intérieur. La longueur totale des voies serait de 23,368 mètres. Les difficultés de construction, très-nombreuses, ne sont certainement pas insurmontables; mais la question économique reste fort obscure. On a évalué la dépense totale à 159 millions de francs, et le produit net, par année, à 137,000 fr. par kilomètre, en tout 3,689,125 fr., ce qui est un bien maigre résultat et obligerait l'Etat et le département à assumer une très-forte partie de la dépense.

On peut, du reste, pour les diverses questions relatives au Métropolitain français, s'éclairer de l'expérience du Métropolitain anglais. A Londres, le chemin de fer métropolitain relie ensemble les neuf grandes gares, toutes situées dans l'intérieur de la ville. Avec ses deux annexes, le *Metropolitan district* et le *Saint-John's wood-railway*, il représente un développement de 29 kilomètres. Il donne un bénéfice qui n'atteint pas 2 pour 100, malgré une énorme circulation. Les infiltrations y sont telles que trois pompes à vapeur sont constamment employées à le maintenir à sec.

Un autre projet, le plus gigantesque qui ait été conçu, au point de vue de l'étendue, est celui du Grand-Central asiatique qui, quel que soit le tracé adopté, ne pourrait avoir moins de 9,500 kilomètres, au lieu que le plus grand chemin existant, celui du Grand-Central américain, de New-York à San-Francisco, n'a guère que 5,000 kilomètres.

Plusieurs projets de chemin de fer reliant l'Europe au centre de l'Asie ont été successivement formés. L'un de ces projets, publié en 1872, devait aboutir de Rotterdam à Trentsin, par Tomsk, Kasnojarsk, Irkoutsk, Kiachta et Pékin. Une autre ligne, ayant Pékin pour objectif, devait longer la Sibérie méridionale. Un troisième projet se bornait à relier Constantinople au golfe Persique. Tous ces projets paraissent aujourd'hui abandonnés, et le seul qui semble conserver des chances d'exécution est celui qu'a conçu M. Ferdinand de Lesseps, dès que l'achèvement du canal de Suez eut laissé le champ libre à son inépuisable activité. M. de Lesseps avait choisi, comme tête de sa grande ligne, un point à déterminer dans la Russie d'Europe. Dans sa pensée, la voie devait toucher Orenbourg, Kazan, Tauris, Tachkend, Peschawer. Dès l'année 1873, M. de Lesseps forma à Paris une Société provisoire du Grand-Central-Asiatique, ayant pour but les premières études à faire sur place. L'année suivante, MM. Victor de Lesseps et Stuart firent un voyage en Asie et, après une étude sérieuse, déclarèrent que le projet ne rencontrerait pas des difficultés insurmontables. Mais ils condamnèrent le tracé par Peschawer et Tachkend et en recommandèrent un autre par le Kachemyr et le Turkestan, qui offrent, au point de vue de l'état de civilisation des peuples à traverser, une sécurité plus grande.

A côté de cet immense projet, nous ne pouvons nous dispenser d'en mentionner un autre, plus gigantesque peut-être, mais à un autre point de vue, celui d'un chemin de fer sous-marin à établir entre la France et l'Angleterre. Nous en avons parlé ailleurs (V. TUNNEL au *Grand Dictionnaire*, tome XV, page 587). En 1873, M. Dupuy de Lôme avait proposé de résoudre, par un procédé différent, le problème des communications directes, sans transbordement, entre l'Angleterre et le continent. Il proposait de construire d'immenses bateaux porte-train qui, venant s'établir à quai, en prolongement des voies ferrées, auraient reçu les trains entiers et les auraient transportés d'une rive à l'autre. Ces bateaux auraient eu 135 mètres de longueur sur 11m,20 de largeur et un tirant d'eau de 3m,50. Ils auraient reçu des trains de 119 mètres de longueur. Ils auraient été mus par une machine de 3,600 chevaux. Chaque train, poussé à reculons par la locomotive, qui ne devait pas être embarquée, était reçu par l'arrière, sur le pont inférieur, au moyen d'une ouverture *ad hoc*, pratiquée dans la muraille du navire. Nous n'entrerons pas dans le détail des précautions à prendre pour racheter les différences de niveau qui se produisent par l'effet des marées. Quant à l'emplacement des gares maritimes, M. Dupuy de Lôme avait calculé que Douvres pouvait convenir parfaitement; mais il déclarait nécessaire de créer, près de Calais, un îlot artificiel, dans lequel on ménagerait un port parfaitement abrité et qui serait relié à la terre ferme par un pont métallique.

Enfin, il nous reste quelques mots à dire des chemins de fer à très-forte rampe, qu'on établit depuis quelque temps sur la pente de certaines montagnes. Celui du lac de Zug au Rigi, en Suisse, a une longueur totale de 11 kilomètres, dont 1,500 mètres en plaine. Sa pente maximum (20 pour 100) a une longueur de 2,500 mètres. Entre les deux rails lisses ordinaires, se trouve un rail à crémaillère, avec lequel on engrène une roue dentée placée sous la locomotive. La vitesse minimum des trains est de 10,060 mètres par heure, leur vitesse maximum de 12,800 mètres, et leur vitesse moyenne de 11,600 mètres. La locomotive, d'une construction spéciale, remorque une seule voiture contenant 54 places.

Un autre chemin de montagne, projeté en Italie, conduira de Naples au sommet du Vésuve. A ce dernier point, la station, établie sous la lave, se trouvera à quelques mètres seulement du bord du cratère. Le train sera remorqué à cette hauteur par trois câbles en fil de fer qu'une puissante machine enroulera sur un cylindre. On ignore combien de temps les rapports de bon voisinage pourront subsister entre ces cheminées rivales, l'une établie par la nature, l'autre construite par cette audace des fils de Japet, dont Horace frémissait déjà, bien qu'il n'en connût encore que les premières et les plus innocentes manifestations.

Chemin de Damas (LE), comédie en trois actes, en prose, de M. Th. Barrière (théâtre du Vaudeville, 19 novembre 1874). Le grand monde où se passe cette comédie est un monde bien bizarre; le héros s'appelle marquis de Parisiane; les femmes ont des noms de cocottes : Mme de Givres, Mme de Laurade, Mme de Juliano, etc.; elles en ont aussi les mœurs. L'une d'elles, la plus chaste, cause cinq minutes avec un monsieur qu'elle ne connaît pas autrement, et il en résulte la naissance d'une fille. C'est précisément sur cette aventure qu'est basée la pièce. Dix-neuf ans avant que le rideau se lève, Mme de Givres s'est présentée chez le marquis de Parisiane au grand séducteur, pour réclamer la correspondance compromettante d'une amie, et le séducteur a si bien manœuvré qu'après cette courte visite la grande dame sort la tête basse et le voile hermétiquement baissé. Tout d'abord, elle s'arrête à l'idée de se noyer ou de s'asphyxier, et même elle le fait savoir au marquis, qui court inutilement à la Morgue; réflexion faite, elle reste avec son mari, un général peu accommodant qui ne soupçonne rien du tout. Dix-neuf ans se passent, et le marquis de Parisiane n'est même pas parvenu à savoir le nom de celle qui est tombée si facilement dans ses bras. Tout d'un coup, il la reconnaît au casino d'Arcachon, suivie d'une fille qu'il apprend être son ouvrage. L'histoire transpire, et toutes les femmes qui bourdonnent autour de lui, les de Laurade, les de Juliano, etc., le plaisantent sur sa paternité. Sa fille, Mlle Estelle de Givres, laisse tomber un bouquet de violettes; il le ramasse et le porte tendrement à ses lèvres en s'écriant : « Ma fille! » Un jeune officier, amoureux d'Estelle, surprend cette intéressante opération et le provoque en duel. Mme de Givres, mise au courant de l'affaire, n'a pas de peine à démontrer au marquis qu'il ne peut tuer le futur époux de sa fille, ni exposer celui-ci à occire le père de sa fiancée; Parisiane se disculpe aisément en avouant : 1° qu'il a bien baisé le bouquet, mais que, 2°, il ignorait que ce bouquet fût celui de Mlle Estelle. L'affaire n'a donc pas de suites, mais Mme de Givres a commis une imprudence. Elle a écrit au marquis une longue lettre où elle avoue sa faute et où elle raconte les divers projets qu'elle avait eus de se faire périr. La lettre tombe entre les mains de son mari, ce général qui ne plaisante pas. Voilà le nœud de la comédie; est-il assez corsé? la situation est-elle assez poignante? Comment l'auteur va-t-il tirer d'affaire ses personnages? Le général tient à la main cette lettre qui va lui enlever la paternité de son enfant, mais il ne l'a pas encore lue. On l'entoure; on essaye de le distraire; Estelle raconte un rêve qu'elle a fait; le général, dans sa stupéfaction, laisse tomber le précieux papier; on se bouscule, on se précipite pour le ramasser, mais le général est encore plus prompt : il se relève triomphalement, le papier à la main. Le coup est manqué. Mais voici que le collier d'Estelle s'égrène, par un pur effet du hasard; on ramasse les perles, on arrache au général la fameuse lettre pour en faire un cornet, on y met les débris du collier, et bonsoir. Le général n'aura jamais connaissance du document accusateur. Est-ce assez fin? assez réussi? Estelle épousera son officier, Mme de Givres continuera à être fidèle au général; quant au marquis, il a trouvé son chemin de Damas en retrouvant sa fille, et il congédie le troupeau de femmes légères, quoique du plus grand monde, qui tourbillonnaient autour de lui. Il annonce au dénoûment qu'il va se promener en Orient, probablement vers Damas, pour y contrôler

l'authenticité du fameux chemin qu'il prétend avoir déjà rencontré en France.

* **CHEMIN**, bourg de France (Jura), ch.-l. de cant., arrond. et à 20 kilom. de Dôle; pop. aggl., 394 hab. — pop. tot., 404 hab.

* **CHEMIN-DUPONTÈS** (Philadelphe), économiste français. — Il est mort le 6 avril 1869.

* **CHEMINÉE** s. f. — Théâtre. Sorte de tuyau ou conduit vertical où passent les cordages supportant les contre-poids nécessaires pour manœuvrer les décors.

CHEMINEUX, EUSE adj. (che-mi-neu, euze — rad. *chemin*). Qui chemine, qui fait beaucoup de chemin.

* **CHEMNITZ**, ville du royaume de Saxe (cercle de Zwickau); 73,000 hab. Fabriques d'étoffes de coton et de laine. Ecole polytechnique et école de commerce.

CHENANE s. f. (che-na-ne). Terre argileuse et mêlée de sable.

* **CHÊNE** s. m. — *Petit chêne*, Nom vulgaire de la véronique chamédrys et de la dryade à huit pétales.

CHENEBIER, village et commune de France (Haute-Saône), canton d'Héricourt, arrond. et à 20 kilom. de Lure; 670 hab. On y remarque le Trou de la Baume, long de 100 mètres, large de 0m,60 et haut de 0m,70 à 8 mètres, avec stalagmites et stalactites. Au mois de janvier 1871, le général Cremer y remporta un succès partiel sur les Prussiens, au cours de la bataille d'Héricourt. V. ce dernier mot, dans ce *Supplément*.

* **CHÉNERAILLES**, bourg de France (Creuse), ch.-l. de cant., arrond. et à 19 kilom. N. d'Aubusson; pop. aggl., 931 hab. — pop. tot., 1,105 hab.

CHENIB s. m. (che-nib). Astron. Nom arabe d'une étoile de la constellation de Persée.

* **CHENILLE** s. f. — Moll. Syn. de CÉRITE.

* **CHENILLION** (Jean-Louis), sculpteur français. — Il est mort à Paris en 1875. Nous citerons, parmi ses dernières œuvres : la statue en pierre de *La Fayette*, pour la façade de l'Hôtel de ville (1867); le buste de *Sainte-Beuve* (1869); un second buste colossal de *Sainte-Beuve* (1870); le *Pêcheur de Villerville*, statuette; le buste de *M. Viollet-le-Duc* (1872); *Jeune berger pansant son chien blessé* (1873); *Une lecture*, groupe en plâtre; le buste de *Mlle V. Rommetin* (1875); *Il veille sur le jeune enfant et protége son sommeil*, groupe représentant un chien et un enfant; la *Glace s'est rompue sous les pas imprudents de son jeune maître*, représentant un chien, morceau fort remarquable (1874); *Jeune berger*, groupe en plâtre (1876). Chenillion avait obtenu, en 1873, une 2e médaille.

CHÉNIX s. m. (ké-niks — du gr. *choinix*). Mesure ancienne contenant 6 setiers.

* **CHENNEVIÈRES-POINTEL** (Charles-Philippe, marquis DE), administrateur français. — Sous l'Empire, il fut chargé d'organiser la plupart des Salons de peinture, notamment l'Exposition universelle des beaux-arts en 1855. Il fit alors partie du jury international et reçut le titre d'inspecteur général des expositions d'art. M. de Chennevières était conservateur du musée du Luxembourg lorsqu'il fut nommé, le 23 décembre 1873, directeur des beaux-arts en remplacement de M. Charles Blanc. Un de ses premiers actes fut de supprimer et de disperser le musée des copies créé par son prédécesseur, et dont l'utilité était reconnue de tous. Le 10 janvier 1874, il adressa au ministre de l'instruction publique un rapport dans lequel il proposa de constituer une Académie nationale des artistes français, chargée de régler et d'organiser les expositions annuelles et qui se composerait des artistes ayant obtenu soit le titre de membre de l'Institut, soit une médaille aux Expositions, soit le prix de Rome, soit la décoration de la Légion d'honneur. Peu après, il proposa et fit adopter par le ministre un projet de décoration de l'église Sainte-Geneviève et du palais de la Légion d'honneur. La décoration du premier de ces édifices devait se composer de sujets historiques et religieux, dont le choix fut aussi vivement que justement critiqué. Ce ne fut pas sans une certaine stupéfaction qu'on apprit que l'ancien Panthéon allait recevoir des peintures représentant les soi-disant miracles de Lourdes, de la Salette, etc. En 1876, la commission du budget s'en émut à juste titre, et il fut décidé qu'une commission examinerait les sujets choisis par le directeur des beaux-arts sous l'impulsion d'une ardeur ultra-cléricale. Le 16 mai 1874, M. de Chennevières institua le prix du Salon, devant être décerné à chaque exposition par le jury au jeune peintre qui, par ses œuvres exposées, montrerait un tempérament véritablement apte à profiter des enseignements supérieurs des grands maîtres. Ce prix consiste en une somme de 4,000 francs, accordée pendant trois années consécutives au peintre désigné par le jury et devant séjourner à Rome. A la même époque, le directeur des beaux-arts fit décréter la publication d'un inventaire des richesses d'art de la France. A la fin de l'année 1874, il publia un rapport proposant une exposition à Paris des principales œuvres des musées de province. En 1876, il s'occupa d'organiser une exposition des tapisseries des Gobelins et de Beauvais; enfin, au commencement de 1877, il eut l'idée d'organiser une exposition rétrospective de portraits historiques de l'école française, laquelle aurait lieu pendant l'Exposition universelle de 1878. M. de Chennevières a voulu marquer son passage à la direction des beaux-arts par des coups d'éclat; mais la plupart de ses idées, mal digérées et lancées dans le public sous forme de rapports au ministre, n'ont point eu le succès qu'il en attendait. Outre les ouvrages que nous avons cités, on lui doit : *Portraits inédits d'artistes français* (1853, in-fol.); les *Derniers contes de Jean de Falaise* (1860, in-18), sous le pseudonyme de **Jean de Falaise**; les *Aventures du petit roi saint Louis devant Bellesme* (1865, in-18); *Recherches sur la vie et les ouvrages de quelques peintres provinciaux de l'ancienne France* (1862, in-8°, tome IV); *Notes d'un compilateur* (1870, in-8°).

CHÉNOCHOLALIQUE adj. (ké-no-ko-la-li-ke — du gr. *chên*, oie, et de *cholalique*). Chim. Se dit d'un acide qui s'extrait de la bile d'oie.

— **Encycl.** V. BILE, dans ce *Supplément*.

CHÉNOCHOLÉIQUE adj. (ké-no-ko-lé-i-ke — du gr. *chên*, oie, et de *choléique*). Chim. Se dit d'un acide qui s'extrait de la bile d'oie.

— **Encycl.** V. BILE, dans ce *Supplément*.

CHÉNOMYCHON s. m. (ké-no-mi-kon). Bot. Nom grec d'une plante appelée aussi nyctégrète.

* **Chenonceaux** (CHÂTEAU DE). Nous avons dit, par erreur, que ce château a été acquis, en 1863, par le savant chimiste Pelouze. C'est en 1864 que la vente a eu lieu, au profit de la femme de M. Eugène-Philippe Pelouze, fils du célèbre chimiste. C'est aussi Mme Pelouze, et non son beau-père, qui a complété la restauration de cette magnifique résidence.

CHÉNOTAUROCHOLIQUE adj. (ké-no-to-ro-ko-li-ke — du gr. *chên*, oie; *tauros*, taureau; *cholê*, bile). Chim. Se dit d'un acide qui s'extrait de la bile d'oie. ‖ Syn. de CHÉNOCHOLÉIQUE (acide).

— **Encycl.** V. BILE, dans ce *Supplément*.

* **CHENU** (Jean-Charles), naturaliste français. — En 1852, il fut nommé bibliothécaire de l'Ecole d'application de médecine et de pharmacie militaires du Val-de-Grâce et, l'année suivante, chirurgien-major de 1re classe. Le docteur Chenu prit part à la guerre d'Orient et devint, le 6 août 1855, médecin principal de 1re classe. Mis à la retraite en 1868, il remplit à Paris, pendant la guerre de 1870-1871, les fonctions d'inspecteur et de directeur général des ambulances, et il rendit alors de signalés services qui lui valurent d'être promu commandeur de la Légion d'honneur le 15 juillet 1871. Les derniers ouvrages qu'il a publiés sont : *Rapport au conseil de santé des armées sur les résultats du service médico-chirurgical aux ambulances de Crimée* (1865, in-8°), auquel l'Institut a décerné le grand prix de statistique; *Recrutement de l'armée et population de la France* (1867, in-4°); *Statistique médico-chirurgicale de la campagne d'Italie en* 1859 *et* 1860. *Service des ambulances et des hôpitaux militaires et civils* (1869, 2 vol. in-4°, avec atlas), ouvrage qui valut au docteur Chenu le grand prix de statistique; *Ornithologie du chasseur. Histoire naturelle, mœurs, habitudes, etc.* (1870, in-8°); *De la mortalité dans l'armée et des moyens d'économiser la vie humaine* (1870, in-12); *Rapport au conseil de la Société française de secours aux blessés des armées de terre et de mer sur le service médico-chirurgical des ambulances et des hôpitaux pendant la guerre de* 1870-1871 (1874, 2 vol. in-4°). Le docteur Chenu dirige un recueil d'histoire naturelle intitulé les *Trois règnes de la nature*.

CHENU (Augustin-Fleury), peintre français, né à Lyon en 1835, mort en 1875. Il suivit les cours de l'Ecole des beaux-arts de Lyon et s'adonna au paysage dans sa ville natale. M. Chenu se fit connaître principalement par des effets de neige et de brouillard rendus d'une façon remarquable. Nous citerons, parmi les tableaux qu'il a exposés aux Salons de Paris : la *Neige*, *Sur le quai* (1867); le *Coup de l'étrier*, la *Promenade le soir* (1868); le *Garde* (1869); les *Traînards* (1870); la *Visite de noce* (1872); la *Saône* (1873). M. Chenu avait obtenu une médaille en 1868.

CHEPPE (LA), village de France (Marne), cant. et à 10 kilom. de Suippes, arrond. et à 15 kilom. de Châlons-sur-Marne; 426 hab. C'est entre ce village et celui de Cuperly que le roi des Huns fut défait par Aëtius. Aux environs se voient les restes de retranchements, dits *Camp d'Attila*, et dont la circonférence est d'environ 1,800 mètres. Des fouilles ont amené la découverte de quatre tombelles, de plusieurs urnes en terre cuite, de cendres, de charbon bien conservé d'un couteau de sacrifice, etc.

* **CHER, CHÈRE** adj. — Employé comme substantif féminin, une *chère* a signifié une précieuse : *Et puis, au bout de tout cela, je meurs de peur que vous ne daigniez point prendre toute cette peine et que vous ne mettiez une coiffe jaune comme une petite* CHÈRE. (Mme de Sév.)

* **CHER** (DÉPARTEMENT DU). — D'après le recensement de 1872, la population du département du Cher est de 335,392 hab. Aux termes de la loi constitutionnelle, il nomme 2 sénateurs et 5 députés. Dans la nouvelle organisation militaire, il fait partie de la 8e région, 8e corps d'armée, dont Bourges est le quartier général. Bourges est en même temps le quartier général de la 16e division d'infanterie et la résidence du général commandant la 31e brigade. Cette ville possède en outre une école et une direction d'artillerie, une direction du génie, la 12e, un arsenal militaire, une école centrale de pyrotechnie, une fonderie de canons, une commission d'expériences et un magasin central d'habillement et de campement.

Le département fait partie de la 16e inspection générale des ponts et chaussées.

* **CHÉRAGAS**, bourg de l'Algérie, à 8 kilom. d'El-Biar, prov., arrond. et à 14 kilom. d'Alger; 2,586 hab.

CHERAMBOHIR s. m. (che-ramm-bo-ir). Bot. Arbre des Antilles.

CHÉRAMIDE s. f. (ché-ra-mi-de). Minér. Sorte de pierre précieuse dont parle Pline.

* **CHERBONNEAU** (Jacques-Auguste), orientaliste français. — Il s'est démis de la direction du collége arabe d'Alger, et il a été nommé inspecteur des écoles musulmanes d'enseignement supérieur. Ce linguiste distingué est président de la Société historique d'Alger et membre correspondant de l'Institut. Indépendamment des ouvrages que nous avons cités, on lui doit : *Précis historique de la dynastie des Benou-Djellab, princes de Tuggurt* (1851, in-8°); *Histoire de Chems-Eddine et Nour-Eddine* (1852, in-12); *Constantine et ses antiquités* (1853, in-12); *Histoire de Djouder le pêcheur* (1853, in-12); *Manuel des écoles françaises arabes* (1854, in-12); *Relation du voyage de M. le capitaine de Bonnemain à R'damès* (1857, in-8°); *Dialogues arabes à l'usage des fonctionnaires de l'Algérie* (1858, in-8°); *Album du musée de Constantine* (1862, in-4°); *Dictionnaire français-arabe pour la conversation en Algérie* (1872, in-8°); *Dictionnaire arabe-français, langue écrite* (1875, 2 vol. in-8°), etc. Il a publié, en outre, des articles dans la *Revue algérienne et coloniale* et dans le recueil de la Société archéologique de Constantine, qu'il a fondée en 1852 avec le général Creuly.

* **CHERBOURG**, ville maritime de France (Manche), ch.-l. d'arrond., à 83 kilom. de Saint-Lô; pop. aggl., 26,144 hab. — pop. tot., 35,580 hab. L'arrondissement compte 5 cant., 73 comm., 87,954 hab. « Elle offre dans presque tous ses quartiers, dit M. Ad. Joanne, l'aspect d'une ville moderne, régulière, propre, mais froide et inanimée, si ce n'est aux heures d'entrée et de sortie des ouvriers du port militaire. Les rues en sont généralement larges, bien aérées, très-bien pavées à neuf, bordées de trottoirs de granit et éclairées au gaz par de nombreux candélabres. Des terrains conquis sur la mer y ont été transformés en places et en boulevards portant des noms historiques. Un aqueduc conduit à travers la ville, jusqu'au port militaire, une partie des eaux de la Divette. La ville de Cherbourg possède peu de monuments; mais sa belle situation, ses quais, ses bassins, ses forts, son beau port militaire, sa rade et sa digue la rendent digne de la visite des touristes... Du fort du Roule, on découvre un immense et magnifique panorama. »

* **CHERBULIEZ** (Antoine-Elisée), économiste suisse. — Il est mort à Zurich le 14 mars 1869.

* **CHERBULIEZ** (Victor), littérateur suisse. — Il est né en 1828. Depuis 1867, il a publié plusieurs romans et des ouvrages historiques et littéraires qui n'ont fait qu'accroître sa réputation d'écrivain original, brillant et d'une verve parfois étincelante. Nous citerons de lui : le *Grand œuvre* (1867, in-12); l'*Allemagne politique depuis la paix de Prague* (1870, in-8°); l'*Aventure de Ladislas Bolski* (1870, in-12); la *Revanche de Joseph Noirel* (1872, in-12); *Etudes de littérature et d'art, études sur l'Allemagne* (1873, in-12); *Meta Holdenis* (1873, in-12); l'*Espagne politique de* 1868 *à* 1873 (1874, in-12); *Miss Rovel* (1875, in-12); le *Fiancé de Mlle de Saint-Maur* (1876, in-12), une des œuvres les plus fortes de l'auteur qui, ayant choisi un sujet aussi délicat que scabreux, est sorti vainqueur de cette épreuve volontaire. — Son père, M. André CHERBULIEZ, auteur de la *Ville de Smyrne et son orateur Aristide* (1865, in-4°), est mort à Genève en juin 1874.

* **CHERCHEL** ou **CHERCHELL**, ville maritime de l'Algérie, ch.-l. de cant. et de cercle, prov., arrond. et à 72 kilom. O. d'Alger; 8,620 hab., dont 6,856 indigènes. Blé, orge, fèves, tabac, coton; excellents vins de dessert. Commerce de grains et d'huiles; poteries indigènes estimées des Arabes. Mines de fer et de lignite; carrières de marbre.

CHEREAU (Achille), médecin et écrivain français, né à Bar-sur-Seine (Aube) en 1817. Il fit ses études médicales à Paris, où il prit le grade de docteur. Tout en se livrant à la pratique de son art tant en province qu'à Paris, M. Chereau s'est fait connaître par des travaux scientifiques et littéraires, qui lui ont valu d'être nommé membre libre de l'Académie de médecine et, en 1876, membre titulaire. Outre diverses études insérées dans le *Bulletin du bibliophile*, les *Mémoires de la Société des antiquaires de Normandie*, etc., il a publié : *Mémoire pour servir à l'étude des maladies des ovaires* (1845, in-8°); *Henri Mondeville, chirurgien de Philippe le Bel* (1862, in-8°); *Jean Michel de Pierrevive, premier médecin de Charles VIII, roi de France* (1864, in-8°); la *Bibliothèque d'un médecin au commencement du* XVe *siècle* (1864, in-8°); la *Vérité sur la mort de Jean-Jacques Rousseau* (1866, in-8°); *Notice sur les anciennes écoles de médecine de la rue de la Bucherie* (1866, in-8°); *Essai sur les origines du journalisme médical français* (1867, in-8°); *Catalogue d'un marchand libraire du* XVe *siècle* (1868, in-8°); *Guillotin et la guillotine* (1871, in-8°); le *Parnasse médical français* ou *Dictionnaire des médecins poëtes de la France anciens et modernes, morts ou vivants* (1874, in-12); le *Docteur Jean Mac-Mahon* (1875, in-8°), etc. On lui doit, en outre, la traduction du latin de la *Description de la Franche-Comté*, de Gilbert Cousin; celle des *Premiers principes de médecine*, de l'Anglais Billing; des éditions du *Journal* de Jean Grivel, des *Six couches de Marie de Médicis*, par Louise Bourgeois, des *Ordonnances faictes et publiées à son de trompe pour éviter le dangier de peste, en* 1531, etc.

CHÉRÉSILÉE, fils d'Iasius et père de Pœmandre. Les Tanagriens prétendaient descendre de lui.

CHERGÉ (Charles-Louis-Gilbert DE), érudit français, né à Poitiers en 1814. Il ressentit de bonne heure le goût de l'archéologie et des lettres et publia dans les *Mémoires* et les *Bulletins de la Société des antiquaires de l'Ouest*, dont il a été secrétaire et président, une foule de notices et de dissertations sur des sujets archéologiques ayant trait au Poitou. Ses travaux lui valurent d'être nommé successivement correspondant pour les travaux historiques du ministère de l'intérieur (1840), de l'instruction publique (1843) et inspecteur des monuments historiques de la Vienne (1840). M. de Chergé a collaboré à divers journaux de province et à diverses feuilles parisiennes, le *Héraut d'armes*, le *Bouquiniste*, etc. Il est membre de la Société archéologique de Poitiers. Parmi ses nombreux écrits, nous citerons : *Notice sur l'abbaye de Charroux* (1835); *Promenade archéologique dans l'Indre-et-Loire* (1836); *Notice sur le château de Richelieu* (1836); *Notice archéologique sur le château et la chapelle de Champigny, dans l'Indre-et-Loire* (1836); le *Château, l'église collégiale et l'hospice d'Oiron* (1838); *Jean de La Haye, lieutenant général du Poitou* (1842); *Rapport d'ensemble adressé au ministère de l'intérieur sur les monuments historiques de la Vienne* (1843); *Mémoire historique sur l'abbaye de Montiernent de Poitiers* (1845); le *Guide du voyageur à Poitiers* (1851, in-12), réédité en 1868 et 1872; les *Vies des saints du Poitou et des personnages d'une éminente piété qui sont nés ou ont vécu dans cette province* (1856, in-12); *Histoire des congrégations religieuses d'origine poitevine* (1856, in-12); *Lettres d'un paysan gentilhomme sur la loi du* 28 *mai* 1858 *et le décret du* 8 *janvier* 1859, *relatifs aux noms et titres nobiliaires* (1860, in-8°); *Droit et devoir des familles de faire restituer à leur nom son orthographe originaire et historique* (1864, in-8°), etc. On doit, en outre, à M. de Chergé diverses brochures politiques. Enfin il a collaboré au *Dictionnaire des familles de l'ancien Poitou*, de Beauchet-Filleau.

CHERIA (EL), nom moderne du JOURDAIN.

CHÉRIMACHUS, un des fils d'Electryon et d'Anaxo.

CHÉRISOPHE, chef des 800 Spartiates qui furent envoyés pour défendre le jeune Cyrus contre son frère Artaxerce Mnémon.

CHÉRON DE VILLIERS (Pierre-Théodore), écrivain français, né à Périgueux en 1827. Lorsqu'il eut terminé ses études, il entra dans la carrière de l'enseignement. L'admiration qu'il manifesta pour le sanglant despotisme de l'auteur du coup d'Etat du 2 décembre valut à M. Chéron de Villiers d'être nommé, en 1851, chef du cabinet du préfet de la Haute-Vienne, fonctions qu'il remplit ensuite auprès des préfets de la Loire-Inférieure et de la Gironde jusqu'en 1855. Il devint ensuite rédacteur en chef du *Courrier du Havre*, puis du *Courrier de Paris*, et il collabora à diverses feuilles bonapartistes. M. Chéron de Villiers a publié un certain nombre d'écrits : *Politique contemporaine, histoire de la diplomatie et des faits, des hommes et des événements* (1857, in-12); l'*Orient grec en* 1860 (1861, in-8°), réédité en 1863 sous le titre d'*Athènes et l'Orient grec*; le *Roi de Naples François II et l'Europe* (1861, in-8°); *Marie-Anne-Charlotte de Corday d'Armont* (1865, in-8°); le *Sang de Marat, fac-simile des numéros* 506 *et* 578 *du journal* l'Ami du peuple (1865, in-8°); le *Romancero de l'impératrice*, traduit de l'espagnol (1869, in-32); *Chapitre inédit de l'histoire du coup d'Etat. Limoges, en décembre* 1851 (1869, in-12), etc. Il a édité le *César* de Le Peltier de Saint-Fargeau (1865, in-18).

CHÉRONÉEN, ENNE adj. et s. (ké-ro-né-ain, è-ne). Qui est de Chéronée; qui se rapporte à cette ville ou à ses habitants.

* **CHÉROY**, bourg de France (Yonne), ch.-l. de cant., arrond. et à 22 kilom. O. de Sens, sur un plateau élevé qui domine la