

ESTHÉTIQUE DE L'EAU

I

La ville que des bâtisseurs imprévoyants élevèrent au milieu des terres, privée du contact bienfaisant de la mer ou du fleuve, est destinée, sinon à périr, du moins à végéter dans la tristesse, l'inactivité, la stérilité. La ville a besoin de l'eau qui parle, marche, et qu'agitent perpétuellement des sentiments contradictoires. L'eau projette, en son flanc, les germes nécessaires à ses engendremens de commerce et d'industrie. Elle y introduit la vie.

On disserterait longuement sur le sujet de sa

sociabilité. Nous n'entreprendrons pas cette dissertation. Notre point de vue est différent. Seule son esthétique retiendra notre attention. Elle s'adjoint à l'esthétique générale de la cité dont elle constitue, par le mouvement, la ligne et la couleur, un facteur important.

La rivière morne qui, enjambée par un pont modeste, traverse les petites villes, coquette avec elles. Son onde n'est point faite pour le transport des chalands aux lourdes cargaisons, mais pour la promenade des barques qui gagnent, à lentes ramées, l'abri des feuillées propices au bain et à la pêche. Elle murmure sur les galets et les roches. Son lot est de chanter tout le jour et de réfléchir les maisons et les arbres. Ses tons varient indéfiniment, soit que le ciel y lave son azur, que les bâtisses s'y dédoublent ou que les verdure s'y penchent. Elle porte en elle la tendresse des campagnes traversées. Elle est capricieuse et folâtre parce qu'elle s'est grossie au passage d'une troupe de ruisselets et de cascades venus de sources lointaines, pailletés de soleil, teintés de nuances florales, vibrants d'un vol d'insectes dorés. Elle est la grâce ;

elle est le charme, et c'est pourquoi les petites villes offrent aux voyageurs, sourire, quiétude et bon accueil.

Malgré tout son agrément, la rivière rustique demeure impersonnalisée. En les grands fleuves, au contraire, la personnalité de couleur et d'aspects s'affirme profondément. Ils présentent même, pourrait-on dire, une sorte d'état psychologique. Tandis que la Loire poursuit sa course alanguie de moribonde au teint blême, la Garonne s'avance avec gravité, drainant, de ses eaux épaisses, les transatlantiques rouges et noirs, les voiliers aux blanches carènes, les barques sombres. La Seine change de nuance comme une femme de voilette, tantôt bleue, tantôt verte, tantôt jaune, souvent même assemblant ces trois teintes en une nouveauté composite. A peine chargée des remorqueurs poussifs qui hâlent leurs trains de péniches, frôlée par le vol pressé des bateaux-mouches, elle s'amuse, elle cabriole, perpétuellement en goulette. Le Rhône, tout d'abord alourdi d'impuretés, s'en décharge au filtre du Léman. Dès lors il acquiert cette couleur céruléenne que

seuls les gaves pyrénéens, influencés par la montagne, conservent entre leurs rives tourmentées. Mais cette sérénité d'apparence cache la violence intérieure. Le Rhône est un « malade inquiet » ; impatient de quitter son lit, courroucé contre la discipline des hommes. Il gémit de n'être point une puissance de destruction et de mort. Il représente la vigueur comme le Rhin, d'un vert tendre, représente le sentimentalisme.

Le Guadalquivir, affleurant ses berges sablonneuses, déroulant ses méandres ocreux sous le bleu dur du ciel, importe un souvenir de mélancolie flamande en pleine Andalousie. Le Volga, traversant la Russie de son ruban couleur de thé foncé, manifeste une âme essentiellement commerciale. Nul fleuve n'est en effet plus encombré. Les pyroscaphes parcourent avec lenteur ses chenaux étroits, stationnent aux débarcadères où se pressent, en foule, les industriels ambulants. Des bateaux bizarres, la proue et la poupe contournées en pointes de sabots, ornés de plate-formes aux balustrades ouvragées, de kiosques et de clochetons à girouettes dorées, transportent d'une ville à l'autre leurs charge-

ments de voyageurs. Parfois, silhouettés sur la colonnade ombreuse des sapins, passent les villages aux isbas polychromes groupés autour de leurs églises aux dômes verts. Le Volga, vers Nijni-Novgorod, s'élargit jusqu'à devenir un bras de mer où s'agglomèrent les embarcations. Les hauts mâts tendent leurs banderoles et les bordages saumon se détachent sur le vert véronèse des carènes ventruës.

Certains fleuves ont l'air de porter les villes qu'ils arrosent : tel le Ménam qui circule à Bangkok parmi les maisons bâties sur pilotis et baigne les grandes pagodes aux pnomés dorés et pointus. D'autres assument une tâche défensive : telle la Moskowa, qui enserre le Kremlin bariolé de Moscou. D'autres paraissent n'exister que pour agrémenter le paysage : telle l'Angara, dont l'onde émeraude coule sans un bateau qui la profane, si rapide d'ailleurs que les maisons n'ont pas le temps d'y fixer leur image. D'autres s'incorporent à l'atmosphère urbaine au point de s'y confondre : telle la Tamise dont l'eau glauque, enfoncée dans le brouillard avec les ombres fantomatiques de ses vaisseaux, parti-

cipe à des luttes intenses, soupçonnées, mais invisibles. D'autres prolongent d'un quartier mouvant la ville terrienne : tel le Tchou-Kiang écrasé de demeures flottantes où bruit une vie pullulante de gens bleu vêtus, de telle sorte que l'on se demanderait où finit Canton la triomphante si elle ne se signalait, au loin, par les réclames rouges et dorées de ses affiches.

Les fleuves nord-américains, assouplis aux besognes pénibles offrent tous des physionomies identiques. Troubles et jaunâtres, ils aident aux déplacements des paquebots. L'Hudson, entre autres, fournit un perpétuel effort. Aussi ne se préoccupe-t-il pas de refléter les maçonneries cubiques de New-York et passe-t-il indifférent devant les villas magnifiquement ordonnancées. On ne retrouve guère qu'en Égypte une indifférence semblable. Le Nil, rougeâtre et boursoufflé de limons, s'irise à peine de quelques touches d'azur. Ses nappes aux vases fécondes donnent, striées par la course des dahabiehs et des canges aux voiles en ciseaux, une impression de mélancolie religieuse. Elles roulent, semble-t-il, un peu de ce passé millénaire

qui subsiste parmi les palais, les tombeaux et les sphinx. Elles ne révèlent leur beauté totale que rentrées dans la solitude aux vastes espaces.

Car le Nil, enserré entre les parapets de son delta, diminue de personnalité en devenant un fleuve cosmopolite. Il ne s'accoutume pas à voir vers lui converger les poussées des races aventureuses qui, en route pour les conquêtes extrême-orientales, prennent contact, dans la magnificence de ses cités vivantes ou mortes, avec les pays d'éternel ensoleillement. Il souffre de n'être plus le fleuve mystique que traversait, allant vers les nécropoles, le cortège des barris. Des cubes blancs et des minarets grêles remplacent les palais aux colonnades gigantesques de ses bords. Des peuples alanguis succèdent aux prêtres couverts des dépouilles de léopards, aux guerriers bronzés, aux femmes sans voiles assujettis au culte de la mort. De telle manière que le Nil, fleuve anachronique, vit comme en exil parmi les architectures présentes (1).

(1) On trouve dans Verlaine, *Choix de poésies*, Paris, Charpentier, 1900, p. 51, *Nocturne parisien*, de curieuses physiologies de fleuves.

II

Mais il constitue une exception remarquable. Car toujours le fleuve concourt à l'esthétique urbaine. L'eau d'ailleurs n'a point d'autre rôle que d'être belle et oisive. Elle ne s'accommode que par force d'une participation au labeur des hommes. Et cette observation nous amène naturellement à examiner l'esthétique de la mer, eau libre par excellence, dans ses rapports avec l'esthétique des villes.

Les villes maritimes ont des visages qui, comme ceux des hommes, présentent parfois des ressemblances partielles, jamais des identités parfaites. Les unes sont efféminées, toutes peintes de fards et exubérantes de parfums. Elles sont calmes et douces, préoccupées seulement de plaire, de conserver leur agrément, de vieillir en beauté. Il y en a de mélancoliques et de gaies ; il y en a de chlorotiques et d'autres qui resplendent de santé. La mer les enveloppe de ses falbalas, de ses broderies d'écume, de ses voiles d'embruns, les habille ou les dévêt

tour à tour. Successivement elles se montrent engoncées jusqu'au col ou nues, voluptueuses, pareilles à des amoureuses que la joie affole.

Les villes hollandaises se révèlent du large, gris-vertes, gris-roses, gris-dorées, à cause de leurs maisons peintes et du ciel argenté ; les norvégiennes s'accusent, rougeâtres, sur les fonds de sapinières et de neiges ; les dalmates, appuyées aux rochers bleus, érigent leurs lignes de vieilles murailles dorées ; les grecques, flanquées de ruines sveltes, adossées aux montagnes gracieuses, perpétuent le paysage classique poétisé d'une indicible lueur mauve ; les algériennes, étagées sur leurs collines roussies, sont blanches au point de figurer des phares pour le plein jour et d'approfondir les saphirines de la mer et du ciel ; les sud-américaines, souvent précédées d'archipels baroques, jaillissent d'entre les palmiers géants ainsi que des fées de lumière ; les chinoises acclimatent, dans leur fourmillement multicolore, des coins d'Europe où s'entremêlent aux grands vapeurs les jonques étranges aux voiles de paille ; les japonaises dressent sur leurs éminences aux végétations biscornues

des décors de kakemonos ; enfin les villes de l'Afrique occidentale tracent sur l'horizon plombé la ligne foncée de leurs cases et de leurs constructions métalliques.

Voisinant avec ces filles capricieuses et frivoles, les cités guerrières tendent à la vague leur torse de granit bombé de coupoles où mugit la voix sonore des canons. Les cités guerrières ont un facies d'austérité fermée et de gravité distante. Elles savent leur rôle, et que derrière leurs murailles, leurs cuirassés monstrueux, leurs torpilleurs semblables à de venimeux insectes noirs, leurs appareils de tourelles, leurs aciers, leurs chenaux, la nation confiante se livre à ses ébats de plaisir et à ses luttes économiques. Elles ne jouent point avec la mer enragée de leur impassibilité. Elles méditent, elles attendent. Incorruptibles et glacées, elles réservent leurs forces pour les liesses formidables de la bataille. Rien ne les fait sourire et rien ne les passionne. Le soleil même n'arrive pas à les dérider.

Ah ! comme elles diffèrent de leurs compagnes les villes industrielles ! Celles-ci ont l'ac-

cueil facile de braves commères aux mains noires. Elles sont les matrones de l'Océan. Une, entre toutes, séduit par son abord cordial : c'est Bilbao, mère de la Biscaye. Embusquée au fond d'un estuaire spacieux, à la vérité, elle usurpe les mérites des cités satellites qui, pour sa gloire, extraient les minerais de la terre et façonnent les aciers. Un immense havre de falaises, contenues par des parapets, la précède. Des digues blanches coupent l'effort des vagues remuantes. Puis ce sont, au pied des montagnes violettes où processionnent, au long des câbles aériens, les paniers de minerais, les trémulantes bourgades ouvrières. Santurce, Portugaleta, peintes à la colle d'un rouge vineux, trouées de ruelles accidentées et sordides, où pend toute une friperie de linges lavés, enclosent une populace de femmes babillardes, de gamins turbulents et de petits hommes aux bérets bleus. Plus loin, passé le pont à transbordeur, Sestao, prolongement de Bilbao, comme un promontoire sur l'eau huileuse du Nervion, élève son prodigieux amas d'usines et de machineries. Des torrents de fumées blanches, bleues et noires l'enveloppent.

Les hangars énormes des forges et des aciéries, les hauts fourneaux, les cheminées dressées en forêt de brique rose, constituent le fond décoratif sur lequel se meut la masse infinie des treuils, des grues à vapeur, de toutes les machines qui, nuit et jour, participent au labeur humain. Tout cela bruit, gémit, halète, siffle, beugle. On n'y perçoit nul sentiment de tristesse ou de joie, mais un sentiment anonyme que manifestent, en moyennes égales, l'âme des mécanismes et l'âme des organismes. Le grouillement de la terre se poursuit sur l'eau. Car, à même les quais, les paquebots de tous tonnages apportent les houilles d'Angleterre et remportent les minerais espagnols, chargés et déchargés par les femmes aux cottes colorées. Incessamment, les coques, alourdies de matières, vont et viennent entre la haute mer et le fleuve parmi les rangs pressés des remorqueurs et des barques, battant l'onde grasse où se dégorge les impuretés minières.

Et, à mesure que la nuit tombe, le spectacle se magnifie, car toutes les fumées se confondent tandis que les montagnes s'ensevelissent en des

brumes incomparablement nuancées. Et brusquement le promontoire de Sestao s'allume, comme un bûcher formidable, incendie le ciel et la mer, crée, par ses gammes d'ombres et de lumières que traversent d'effroyables gerbes d'étincelles, une beauté infernale, affolante, désespérée.

Plus calmes sont les ports de commerce sans que, pour cela, le mouvement y soit moins ardent. Quels vocables assez imaginés, en effet, traduiraient les bigarrures et les tonalités de Marseille, l'inextricable fouillis de son Vieux Port, l'enchevêtrement pittoresque des voiliers assemblés en myriades avec les vapeurs fumants, l'imbroglia fabuleux des minces bateaux que les pêcheurs déchargent de leurs cargaisons frétil-lantes, les évolutions lentes, les départs majestueux, les arrivées lassées des flottilles, l'embaras splendide des transbordeurs, des ponts tournants et des grues, les horizons mordorés où se silhouettent les jetées, les rocs, les phares et la vigie irréaliste de Notre-Dame de la Garde?

Vers la Joliette, la frondaison sans feuilles des mâtues s'éclaircit. Plus d'espace et plus

d'air. Les navires gigantesques, revenus d'extrême-orient, s'y embossent, présentant à la vague leurs lignes de proues aiguës. Ils somno- lent, douloureux, harassés, les hublots éteints d'avoir trop regardé le soleil. Ils semblent ne plus rien sentir, ignorer que des équipes allègent leurs flancs des marchandises innombrables, fric- tionnent et lavent leurs reins, leur infusent la santé, la robustesse, la vie.

De la jetée qui, agrippée au port de la Joliette, s'élançe vers la mer, Marseille apparaîtrait blonde dans le soleil si, de tous côtés, les usines ne crachaient leurs fumées. Néanmoins l'astre accroche à toutes les vergues, à tous les bor- dages, comme Henri Martin le nota en un tableau inoubliable, des lambeaux de son manteau d'or. Et la ville monte en bonds successifs la colline qui l'abrite, dominée par les coupoles de sa cathédrale et les bâtis de la gare Saint-Charles.

Cependant la beauté complète du port ne se révèle qu'aux heures de travail. De toutes les ruelles convergentes, à l'aube, dégringolent les tiaulées d'ouvriers. Ils débouchent en paquets qui, s'agglomérant, forment une foule, une marée

miroitante où se mêlent les velours sombres, les cottes bleues, les cotonnades grises et les chéchias rouges. Peu à peu le défilé s'organise à travers la cohue des véhicules. Durant des minutes qui semblent des heures, cette multitude hurlante suit une direction occulte; puis elle se dissocie et c'est une débandade vers les hangars, les bateaux, les bâches goudronnées des marchandises. Un silence momentané se produit, puis le bruit recommence, différent, rythmé, semble-t-il, par d'invisibles métronomes...

III

A ce grouillement humain dont bénéficie l'esthétique des villes fluviales et maritimes, se joint le mouvement des navires. Les navires sont un peu de leur pensée qu'elles envoient à l'aventure, un peu de leur attrait qu'elles dispensent au monde. Et c'est pourquoi chacun d'eux garde son instinct particulier et son aspect personnel.

Le bateau fluvial, chaland, coche, gabarre, occupe, dans la hiérarchie de la navigation, une

situation obscure et servile. Il n'a pas plus de volonté que d'allure. Massif, gêné aux entourures, à la merci des courants, il s'abandonne passivement à toutes les directions. On l'imagine aisément, l'air dépenaillé, sans mât, sans aucune décoration de banderolles ou de peintures, les flancs élargis pour supporter les charges les plus rudes, comme un esclave dans la société batelière. Nulle intelligence ne se décèle en lui. Rendu par un accident à la liberté, il n'en use que pour s'aller écraser contre une pile de pont et pour sombrer sans héroïsme ni grâce.

Les remorqueurs agiles et robustes, avec une peine horrible, l'entraînent au long des fleuves. Il tiraille sur ses cables; il s'acharne avec entêtement à s'alourdir et à n'avancer que par force. Il est de nature paresseux. Aussi se sent-il à l'aise et chez lui sur les canaux. Là, du moins, on ne le contraindra point à l'activité. Hâlé par des chevaux, il ne se déplacera qu'avec lenteur; il musardera aux écluses; il s'appesantira dans une oisiveté bénie.

Et autour de lui, virevoltent, avec du soleil souriant en leurs yeux de vitrages, ces infimes