

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 entournares, 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

vapeurs que l'on nomme hirondelles et qui ont l'apparence printanière, la vélocité élégante, la couleur tantôt émeraude et tantôt bleue de ces poétiques oiselles.

Le fleuve amoindrit l'esthétique du paquebot en diminuant le champ de ses évolutions. Il lui communique on ne sait quelle timidité et quelle gaucherie. Au départ même, obligé à prendre mille précautions pour n'écraser point les batelets qui obstruent le passage, il perd cette eurhythmie, cette majesté dégagée et joyeuse qui le pare lorsqu'il entre délibérément dans la mer.

Car c'est en mer que vraiment on surprend la psychologie du bateau créé pour bondir en les immensités libres. On peut, à la vérité, se réjouir au mystère des romantiques gondoles de Venise et trouver harmonieuses les barques aux doubles voiles pointues qui, sur le lac de Genève, simulent le vol des mouettes. Mais quelle petitesse d'aspect auprès de ce que nous révèle de beauté le port maritime. Là, cohabitent, habillés de peintures variées, les voiliers et les vapeurs, « la poésie et la prose de la marine ». Par leur nombre, leur assemblage, leurs formes,

ils soulèvent en nous un enthousiasme admiratif. Ils nous évoquent des idées de grandeur et de noblesse. Nous recourons, pour exprimer notre subit transport, à la métaphore brillante. Ainsi, devant Alexandrie, s'exteriorisera l'émotion de Théophile Gautier :

« C'est un charmant coup d'œil, dit-il, que tous ces vaisseaux avec les figures sculptées et dorées de leurs proues, les lignes peintes de leur ceinture, leurs bordages de cuivre vert-de-grisé par l'eau de mer... leurs mâts aussi hauts que des flèches de cathédrales; leurs huniers semblables à des balcons de minarets; leurs haubans qui rappellent le balancier des acrobates; le délicat fouillis de leurs agrès, dont la ténuité semble défier le pinceau; leurs cheminées zébrées de noir, de blanc ou de jaune; leurs tambours arrondis en disques; leurs noms inscrits à l'arrière sur la planche du couronnement; leurs chaloupes élégamment suspendues, et tout cet ensemble de détails, si compliqués et si précis, de choses si fortes et en apparence si légères! »

Est-ce à cause de notre éternel désir d'éva-

sion vers d'autres sites, d'autres lumières, d'autres existences que l'esthétique du bateau nous paraît si nette et si tangible? Le voyons-nous à travers nos états d'âme? Sommes-nous, le contemplant, influencés par les merveilles de l'atmosphère qui l'enveloppe? A la vérité, non. Quoi de plus attrayant que le vol des fines balancelles profilées sur les lointains maritimes? Elles sont apparemment animées d'une vie réelle. On n'aperçoit plus la main qui les dirige. On pense qu'elles vont toutes seules ainsi que des libellules. Leurs voiles, quand elles ne sont point, comme celles des synagos morbihanais, teintes de pourpre, prennent la couleur nacrée des coquillages. Et lorsqu'elles reviennent, point de fatigue en elles : au contraire, cet air de fraîcheur et de joie qu'ont les vierges sortant du bain.

Et les voiliers, ceux qui persistent encore à survivre, ceux qui, tout gris et blancs, s'élancent et planent, à la façon des goélands, ceux qui, vers les pêcheries du Nord ou les bancs de Terre-Neuve, vont errer dans la brume et la neige, quelle douceur dans leur sillage, quels mur-

mures dans leurs vergues aux toiles tendues, quelle élégance surannée dans leur essor! A vrai dire, sauf sur quelques côtes bretonnes et anglaises, ils semblent partout frappés d'un bizarre ostracisme. On leur reproche de représenter une race morte. On s'étonne toujours de les voir réapparaître après leurs absences prolongées. Ils surgissent, dirait-on, du passé, fantômes drapés dans leurs gréments comme dans un linceul. Auprès des gros bâtiments d'acier, énergiques et sans rêves, ils portent le témoignage d'un temps où la vie fut molle et éperdue de songerie.

Or le paquebot moderne a rejeté les attitudes penchées, les grâces sentimentales, les surplis impressionnants des voilures. Il s'est harmonié au temps et au milieu. Son esthétique repose dans son activité, sa vitesse, la puissance de sa machinerie, son confort. De plus en plus il aspire à devenir une ville flottante. Il a, de la ville, en effet, tous les ressorts, tous les mécanismes et presque la population. Passant, dans la nuit, nimbé d'électricité, il semble un quartier de son port d'attache, dénoué

de la terre et en fugue. Il bouillonne de la vie de ses chaudières et son souffle s'exhale par ses cheminées. Avec cela, point de lourdeur. Il obéit aux moindres injonctions et ses mouvements, par leur précision, atteignent à la souplesse.

Mais malgré tant de beauté réelle, le paquebot ne s'accommode pas de tous les ports. De par le fait qu'il est une création moderne, il le faut observer, reposé ou marchant, dans les rades modernes. Au Sénégal, environné des pirogues bariolées de dessins primitifs que conduisent les pagayeurs nus; à Ceylan, dans la foule des barques à balancier que manient dextrement les Cinghalais bronzés; en Indo-Chine, perdu au milieu des villages flottants que forment, sous les aréquiers et les bambous, les sampans porteurs de leurs maisons précaires; au Cambodge et au Siam, parmi les bateaux sveltes et dorés pointant, pour chasser les mauvais esprits, les deux grosses prunelles de leur proue; en Chine, dans la cohue des jonques, surélevées de plusieurs étages, peinturlurées violemment, défendues par d'horribles dragons et aussi dans le tohu-bohu des bateaux de fleurs où vivent les

courtisanes aux robes criardes, partout où la nature et la civilisation se différencient de la nature et de la civilisation occidentales, le paquebot se trouve en déperdition d'esthétique.

IV

Nous avons plus haut posé en principe que l'eau apportait aux villes un élément de vie et conséquemment de beauté. Mais il est des villes moribondes que vainement elle tenterait de revivifier. Dès lors, elle se contente d'embellir leur agonie. Elle les pare au seuil de la tombe. Elle est leur molle ensevelisseuse.

Venise, toute rose sur sa lagune, ressemble à quelque opulente fille harassée d'amour et sommeillant; Bruges, toute grise, parcourue par ses canaux froids, à quelque sainte en prière. L'une meurt de trop de volupté et l'autre de trop d'ascétisme. Leur mélancolie ne s'apparie point. Le soleil fait l'une semblable à un regret; la brume fait l'autre semblable à un renoncement. Il y a entre elles une nuance de climat

et de construction. Les pilotis de Venise causent sa ruine et son affaissement graduel. La pourriture la gagne. Bruges, au contraire, bâtie sur la terre ferme, s'éteindra de sa propre volonté. Un effort violent la pourrait ressusciter.

Elles sont belles toutes deux, mais point de la même beauté. Venise a cet éclat des femmes au déclin et qui se fardent. Bruges cache sous une coiffe de béguine ses traits ineffables et diaphanes. Venise se remémore son histoire, comment elle fut la dominatrice de la mer que ses doges épousèrent, et ses conquêtes, et ses fastes. Bruges, toujours conquise, gémit de conserver les cendres orgueilleuses de Charles le Téméraire. Venise dresse encore ses belvédères et ses colonnades de cheminées, ses grands palais de marbre, chargés de fresques, les dômes, les flèches, les tourelles, les campaniles de ses églises. Reliquats de sa splendeur, ses places tavelées de marqueterie, ses ponts ornements de sculptures et surélevés de boutiques, ses poteaux armoriés où s'agrippe la proue ferrée des gondoles, ses musées surabondants de chefs-d'œuvre, peu à peu rongés de moi-

sissure, entrent dans le néant avec un dernier sourire de marbre et d'or.

Bruges, toute dolente, a perdu cette félicité du sourire. Elle est, comme une veuve, en éternel demi-deuil. « Car partout les façades, au long des rues, se nuancent à l'infini : les unes sont d'un badigeon vert pâle ou de briques fanées rejointoyées de blanc ; mais, tout à côté, d'autres sont noires, fusains sévères, eaux fortes brûlées dont les encres y remédient, compensent les tons voisins un peu clairs ; et de l'ensemble, c'est quand même du gris qui émane, flotte, se propage au fil des murs alignés comme des quais. Le chant des cloches aussi s'imaginerait plutôt noir ; or, ouaté, fondu dans l'espace, il arrive en une rumeur également grise qui traîne, ricoche, ondule sur l'eau des canaux... Il y a là, par un miracle du climat, une pénétration réciproque, on ne sait quelle chimie de l'atmosphère qui neutralise les couleurs trop vives, les ramène à une unité de songe, à un amalgame de somnolence plutôt grise. C'est comme si la brume fréquente, la lumière voilée des ciels du Nord, le granit des quais, les pluies incessantes, le

passage des cloches, eussent influencé, par leur alliage, la couleur de l'air (1) ».

Et tandis que les canaux de Venise reflètent les pompes désuètes des édifices, que le soleil y stimule des moires féeriques, des ombres de soie, des brocards pailletés de gemmes, les canaux de Bruges, « chemins de silence incolore », entre leurs quais mortuaires où vaguent les chalands, réfléchissent les nuages effilochés en brumes, les lignes de peupliers fuselés, les pignons gothiques en pyramides crénelées, les tourelles graciles, les murs historiés, les églises en dentelles, les ponts centenaires. Et toutes les couleurs s'unifient en grisailles que traverse la nage réfléchie des cygnes. Seulement le soir, à l'heure où vivent les réverbères, l'eau douce bleuit et les canaux purifiés semblent, dans cette ville des prières, des routes ouvertes sur les Paradis...

(1) GEORGES RODENBACH, *Bruges la Morte*. Paris, Carteret, 1900, pp. 55 et suiv.

V

Les canaux placides qui, en ces deux mornes cités, n'ont d'autre mission que prolonger l'extase des monuments, deviennent, à mesure que l'on avance vers le Nord, le grand moyen de circulation. La verte Hollande leur doit sa richesse. En elle l'eau fait mieux que coopérer à l'esthétique d'une ville : elle coopère à l'esthétique de toutes les villes, villages et chétives bourgades. Sous le firmament gris perle, elle s'étend en ramifications innombrables que domestiquent les digues et qu'enjambent passerelles et ponts. Elle est partout. Elle environne les maisons, les châteaux, les jardins ; elle délimite les propriétés. Derrière chaque demeure, elle forme une manière de petit port où dorment ces bachots qui, pour le moindre besoin, voyagent à travers la campagne. Elle stimule les cultures de telle sorte qu'en nulle autre région européenne on ne rencontre de prairies si fraîches, d'arbres si vigoureux, de fleurs si éclatantes. Par l'humidité qu'elle cause, elle provoque la

propreté minutieuse, si bien que les maisons peintes, vernies, caressées par les chiffons des ménagères, prennent continuellement un air de nouveauté. Et les vieilles elles-mêmes, par coquetterie, cachent leurs lézardes, voilent sous un apprêt de couleurs leurs rides et leurs déchéances.

Et les villes, penchées sur leurs canaux, défilent jusqu'à la mer. C'est Delft et ses pignons de brique, ses tours caduques, ses entrevisions de jardins clairs, ses barques printanières où se mêlent, en route vers les marchés, les bottelées de tulipes, les mottes de pensées, les paquets de narcisses ; c'est l'active Dordrecht et son immense gare d'eau où se camionnent, dans un vacarme industriel incessant, toutes les denrées et tous les produits du monde ; c'est Amsterdam enfin, aboutissement formidable des canalisations, Amsterdam accroupie sur ses eaux de graisse bronzée où processionnent les coches verts.

« Rien n'est plus divers, plus bougeant qu'Amsterdam ; non seulement aucun reflet des maisons dans ses canaux pareils, mais aucune

de ses maisons pareilles ne se ressemblent. Chaque portion de canal est un paysage différent de murs, de pignons, de chalands, de fenêtres fleuries ; chaque maison a son visage propre, sa structure individuelle, selon le degré d'affaissement des pilotis qui la soutiennent. Et surtout c'est un autre paysage de ciel dont on dirait que les Hollandais ont mis, chaque fois, sous verre, la patine prodigieuse... » Et rien n'égale le grouillement architectural de cette cité aux rues si colorées « où défilent, défilent des maisons en porte à faux, d'un dessin si souple, de hautes façades, étroites et pointues, qui se penchent les unes sur les autres, s'étranglent les unes entre les autres, s'écrasent les unes contre les autres... Et ce sont des jardins avec des massifs de tulipes, d'énormes monuments de brique... des banques comme des citadelles, la Bourse toute rouge, encore des canaux, des canaux, des ponts, des ponts, et encore des maisons qui dansent et croulent... » (1)

Et, le soir venu, les canaux s'enfoncent dans

(1) OCTAVE MIRBEAU, *La* 628-E8. Paris, Fasquelle 1907, pp. 9 et suiv., 257 et suiv.

le noir, les reflets s'éteignent. Seul persiste à vivre le port aux mille prunelles rouges, jaunes et blanches, où surgissent, du pêle-mêle des chemins liquides, des brasseries en voûtes de chapelles, aux lumières aveuglantes « d'affreux bouges, des musicos hurlants, toute une Inde étrange, boueuse et glacée, un carnaval mi-septentrional, mi-javanais qui vous racle les nerfs de ses musiques aiguës et traînantes, vous prend à la gorge par ses odeurs de salure marine, de goudron, d'alcool, d'opium, de pétrole, d'oripeaux fétides, de chairs noires ou cuivrées où, ici et là, autour d'un bras levé, d'une cheville en l'air, reluit un cercle d'or (1) ».

(1) Nous ne parlerons pas des effets esthétiques de la pluie. Ils ne sont appréciables, en France, que la nuit, par la réflexion indéfinie des lumières. La ville japonaise, sous la pluie, est fort curieuse à examiner. Les rues s'emplissent d'un vol extraordinaire de parapluies en papier jaune du plus étrange aspect. De même, en la ville annamite, la rue apparaît transformée. Les indigènes y circulent le chef couvert de vastes chapeaux de paille pointus, le corps enveloppé d'un manteau de feuilles, si bien qu'on dirait un déambulement de petites maisons mouvantes.

VI

En même temps qu'elle colorait et mouvemementait la ville, l'eau provoquait la création de monuments particuliers où les artistes s'efforcèrent d'ajouter l'esthétique à la commodité. Ponts, fontaines, châteaux et jets d'eau, citernes, puits artésiens, barages et bassins appartiennent à cette catégorie.

La construction des ponts obéit à des lois sociales, fluviales et climatiques qu'il n'est pas nécessaire de dévoiler en cet endroit. Qu'ils soient en pierre, en bois, en fer, en fonte, en acier, en béton armé, en matières mixtes ; qu'ils soient fixes, tournants, suspendus, sur pilotis ; qu'ils soient tubulaires, à tôle pleine, à treillis, à poutres droites, à chevalets, cela importe médiocrement. Il importe davantage de savoir que leurs arches peuvent successivement affecter les formes du plein-cintre, de l'arc de cercle, de l'anse de panier, de l'ellipse et de l'ogive. Car, dès lors, nous entamons directement l'examen de leur esthétique.