hibernants, les inoffensifs, ont depuis longtemps quitté leur abri de repos et repris l'activité de leur vie. On les voit en groupes, en bandes même, suivant la sociabilité de chaque espèce, flâner, il n'y a pas d'autre mot, à toutes les profondeurs de l'eau, depuis le fond jusqu'à la surface, regarder de leurs beaux yeux d'or toujours ouverts le ciel qui bleuit au-dessus d'eux, le fond des eaux qui verdoie sous les pousses vigoureuses des herbes aquatiques, les berges accidentées fertiles en surprises, heureux et amusés comme de bonnes bêtes qui goûtent innocemment la joie de vivre. A peine de ci de là la menace d'un brochet aperçu au détour d'une roche, ou la silhouette d'un oiseau de proie aquatique dessinée sur la surface de l'eau leur feront faire un brusque crochet, après lequel ils reprendront tout de suite leur paisible promenade. C'est le bonheur!

Comme tous les bonheurs, il n'est pas durable! Voici les mauvais jours qui viennent; la pluie tombe sans discontinuer, l'eau monte, monte, des courants de « foudre » se forment, des cascades s'improvisent, contre lesquels on a peine à lutter, et il n'est pas rare que les petites espèces n'aient pas la force d'y réussir. Elles ne se sont point abritées comme pour la mauvaise saison, elles sont pour ainsi dire surprises par les eaux troubles qui leur empêchent de voir les refuges où elles pourraient se cramponner, et elles sont entraînées, « déracinées ». Cela n'a pas grand inconvénient quand la course involontaire les conduit le long du lit de la rivière; un peu plus bas, un peu plus haut, qu'importe! c'est toujours la même habitation, et l'on peut vivre sur tout le parcours. Mais c'est une autre affaire quand, trompés par l'obscurité des eaux boueuses, les pauvres bêtes se laissent emmener loin des rives de leur cours d'eau, dans des ruissellements adventices, des mares qui se dessécheront parfois le soir même ou le lendemain, en laissant sur l'herbe les malheureux égarés, que tous les gamins du village ramasseront avec des cris de joie.

Parfois, — et c'est la seconde façon de se faire décimer pour les poissons habituellement sédentaires, — la catastrophe se produit en raison de leur imprudente initiative. La crue s'est arrêtée, l'eau demeure à un étiage fort élevé au-dessus du niveau normal, mais les terrains et les berges ont été lavés, la transparence revient dans le courant, on y voit fort clair maintenant, et les malheureux poissons prennent possession de cet agrandissement de leur domaine avec une insouciante hâte. Ils quittent la profondeur protectrice où ils s'étaient d'abord tenus; explorateurs téméraires enchantés de voir s'ouvrir devant eux un domaine nouveau, ils s'engagent dans des lits de fortune où passe la rivière quand elle déborde, et où elle demeure parfois pendant plusieurs semaines. Ils s'y plaisent d'autant plus qu'une nourriture abondante les y attire et les retient sur un fond où depuis longtemps nulle concurrence ne l'a cherchée. Ils croient avoir ville gagnée!

Vous voyez non seulement les individus des petites espèces, que leur taille minuscule, leurs mouvements vifs, leur activité alerte font considérer comme peu sérieux, goujons, vairons, ablettes, etc., s'ébattre avec une insouciance fatale dans cette eau qu'ils prennent pour une conquête définitive, mais des carpes sérieuses et réfléchies, des tanches respectables, des barbeaux même, si défiants pourtant, si faciles à effaroucher, suivent « la jeunesse » et s'établissent comme à demeure dans ces eaux trompeuses. Ils payent cher cette imprudence! En effet, ils ne tardent pas à être découverts par leurs ennemis de toute sorte, loutres, brochets, perches, qui les suivent dans cette nouvelle installation et les happent d'autant plus facilement qu'elle est moins connue des immigrés, qui ne peuvent se défendre comme il faut et qu'elle n'a que deux issues, sa sortie de la rivière et sa rentrée. Encore arrive-t-il la plupart du temps que la baisse assez rapide des eaux met une des portes à sec, et parfois les deux, en sorte que les malheureux villégiateurs, serrés dans un cul-de-sac, n'ont plus de moyen d'échapper.

A ces ennemis, qui vivent dans leur élément, ne tarde pas à se joindre le plus redoutable de tous, le riverain pêcheur, qui sait de longue date les belles captures que lui ménagent ces « noues » ainsi formées à la suite des crues et se hâte de les explorer avec tout son arsenal d'engins. Il n'a qu'à placer un filet, tramail ou araignée, à la sortie de la flaque, et à effrayer ensuite à coups de rame frappés sur les bords de sa barque les poissons que l'eau peu profonde recèle; tous ceux-ci, épouvantés, se précipiteront pour retourner à la vraie rivière, et la traîtrise du filet n'en laissera pas échapper un seul. Mais les innocentes carpes, tanches, blanchaille ne mourront du moins pas sans vengeance, car leurs ennemis, perches et brochets, pris comme eux, passeront par les mêmes cuisines!

Dans les tout petits cours d'eau, la violence des crues exerce un autre genre de ravages lorsqu'elle se produit aux époques où se fait la ponte des poissons où à celles qui la suivent de près. Lorsque les femelles viennent de déposer leurs œufs, mme celles des perches, qui les agglutinent et les suspendent aux herbes aquatiques, et que la violence des courants se déchaîne subitement, ces œufs, dont beaucoup ne sont pas encore fécondés, s'en vont à la dérive en des endroits hasardeux, chutes d'eau qui les détériorent, excavations où ils n'auront plus la chaleur nécessaire pour amener leur éclosion, prairies momentanément recouvertes par les eaux, où ils périront à l'asséchement, etc. Que si le débordement a lieu quand les œufs sont éclos et que les alevins ont vu le jour, ceux-ci peuvent en être considérablement éprouvés, et une énorme destruction se produit. Ils sont saisis, roulés, balayés par le courant du ruisseau, transformé en torrent furieux, blessés, tués par les chocs contre tout ce que l'eau rencontre et tout ce qu'elle entraîne, n'ayant nul abri où se garantir, nul port de salut à espérer. Leurs frères des grands cours d'eau sont moins maltraités, car ils trouvent dans les profondeurs de ceux-ci des abris naturels où leur instinct infaillible les fait se réunir et se tenir en sûreté. Immobiles, collés au fond comme des grains de sable, la plupart s'en tireront avec quelques bousculades des remous.

L'inondation est donc plus funeste aux poissons des petits cours d'eau qu'à ceux des fleuves et des grosses rivières. Mais dans les unes comme dans les autres, par cette pondération, cet équilibre qui règne partout dans la nature, les crues et débordements apportent une précieuse compensation aux dommages qu'ils leur peuvent causer. Dans l'état actuel des choses en effet, à moins de circonstances particulières, locales et toujours restreintes, qui amènent un véritable désastre, la grande crue, très forte, surtout si elle se prolonge, constitue une véritable protection pour tous les hôtes silencieux des eaux. On ne peut pour ainsi dire pas pêcher en temps de crue dans les cours d'eau grands ou petits, car tout y est nouveau, différent des conditions habituelles, et le pêcheur le plus habile y perd son latin.

La pêche au filet, à toutes les espèces de filets, dormants, traînants ou à jeter, se hérisse de problèmes qui la rendent non pas seulement difficile, mais tout à fait impraticable. Impossible de manier une barque pour conduire là où il faut les appareils divers et les placer. Les fonds ont disparu d'ailleurs sous l'eau boueuse, on n'y reconnaît plus rien, et ce que nous appelons les « coups » n'existent plus. C'est tout un art difficile que de poser des engins dormants, nasses, verveux, trémaillets, sablons, etc. La première condition pour s'y livrer, c'est de voir ce que l'on fait, de distinguer les passées où l'on disposera les engins de façon à ce qu'ils remplissent les conditions voulues d'invisibilité pour le poisson, ne l'effrayent pas et lui tendent un piège trompeur. Pour cela, il faut bien voir le fond, les berges, les obstacles, herbes, racines, roches, etc.; et tant que la rivière est grosse, à supposer qu'on puisse la parcourir en bateau malgré la force du courant de crue, on ne sait pas assez ce que l'on fait pour installer convenablement un filet. Encore faut-il ajouter qu'à peine descendus à l'eau, les engins, fussent-ils des nasses en métal, sont entraînés par la force de l'eau déchaînée, et qu'il est radicalement impossible, à moins d'efforts inouïs et d'une chance imprévue, de les faire descendre là où ils pêcheront avec chance de succès.

Que s'il s'agit d'une rivière trop petite pour porter une embarcation, et dans le lit de laquelle on dispose les engins depuis le bord, la difficulté de voir ce que l'on fait est la même, la chute de filet aussi incertaine, et de plus, lorsque le débordement se produit et que l'eau passe par-dessus les rives, on ne peut même plus atteindre celle-ci et parvenir jusqu'aux courants et creux dans lesquels il faudrait opérer. On en est réduit à chercher des noues, des flaques adventices produites par la crue et à les explorer dans l'espoir, souvent trahi d'ailleurs, que les poissons, prenant confiance au bout d'un certain temps en cet accroissement de leurs domaines, ne résisteront pas au vif désir de les explorer et qu'on pourra les « barrer » dans ces dangereux parages.

Mais les pauvres pêcheurs à la ligne, eux-mêmes, sont réduits à l'inaction par le grossissement insolite des cours d'eau. Quelque longue que soit leur gaule, ils ne peuvent plus arriver à lancer un appât dans le lit de la rivière ou du ruisseau, là où en somme le gros des poissons a la prudence de se confiner, et où il est retenu non seulement par la crainte de se laisser entraîner au grand courant, mais aussi par la nourriture que l'action nouvelle et énergique des eaux lui apporte en beaucoup plus grande abondance que par les périodes d'eaux tranquilles. J'ai pu constater cette année ceci, dans nos ruisseaux à truites, que la pêche de ce poisson s'étant ouverte le 1er mars, l'eau était encore si grosse à peu près partout qu'on n'a pu approcher de la vraie rivière avant le 12, et que dès les premiers jours d'avril il n'y fallait plus songer. Mai, juin, juillet et la première quinzaine d'août ont maintenu les eaux à une telle hauteur que, même avec ces culottes de pêche imperméables qui vous garantissent du trempage forcé jusque sous les aiselles, on ne parvenait pas à aborder le courant pour lancer une mouche ou un devon, et nous avons ainsi des kilomètres de rivières qui n'auront pour ainsi dire pas été pêchées cette année. Préparons-nous à jouir l'année prochaine de ces richesses ainsi épargnées, à moins que, ce qui est toujours possible, de nouvelles fantaisies météorologiques, cométaires ou non, ne viennent encore!...

CUNISSET-CARNOT.

LA CATASTROPHE DE SAUJON

Le train de plaisir Bordeaux-Royan. — Le départ de la gare de la Bastide. — La collision. — Effroyable vision. — Quarante-trois morts ; plus de cinquante blessés.

Nous avons annoncé hier qu'une collision de trains a eu lieu sur le réseau de l'Etat, en gare de Saujon, dans la Charente-Inférieure.

Cette catastrophe, plus effroyable encore que celle de Villepreux, dont le souvenir est présent à toutes les mémoires, s'est produite à dix heures et demie du matin. Tous les dimanches, par la belle saison, un train de plaisir part à huit heures du matin de la gare de Bordeaux-la Bastide, emportant des centaines de Bordelais vers Royan, leur plage favorite. Hier, à l'occasion des fêtes du 15 août, les voyageurs étaient particulièrement nombreux; il avait fallu ajouter plusieurs voitures au convoi, qui comprenait dix-neuf wagons de troisième classe, trois de deuxième classe et deux fourgons. M. Dubois, inspecteur des chemins de fer de l'Etat, se trouvait dans le fourgon de tête, immédiatement après la locomotive.

Douze cents voyageurs environ avaient pris place dans le train, qui franchit ordinairement en deux heures, sans arrêt, les 140 kilomètres séparant Bordeaux de Royan. Le temps était superbe et tous les cœurs étaient à la joie.

Dans un des wagons de tête, une trentaine de jeunes filles, aux robes claires, menaient un joyeux tapage; c'étaient les élèves d'une école de Barsac qui, conduites par leurs maîtresses, allaient à Royan passer ces deux jours de fête. Depuis de longues semaines elles rêvaient de cette partie de plaisir, dont elles se promettaient des merveilles. Leur joie exubérante avait gagné tous les voyageurs, et au départ de la Bastide-Etat, dans tous les wagons, d'un bout à l'autre du train, des rires fusaient, des chants s'élevaient, des appels joyeux s'entre-croisaient.

— Ils sont heureux; ils sont jeunes; ils vont s'amuser, disaient les voyageurs, qui des quais contemplaient cette foule joyeuse.

— Ils vont à Royan. C'est le train de plaisir, ajoutaient les employés de l'Etat.

Le train de plaisir file à toute vitesse vers Royan. La gare de Saujon est en vue; on n'est plus qu'à sept kilomètres de la plage. Des têtes se penchent aux portières pour saluer, au passage en trombe, les employés de la gare de Saujon. Les chants et les appels s'élèvent plus forts et plus joyeux; les voyageurs du train de plaisir sont heureux : ils vont s'amuser.

Soudain, un choc effroyable se produit. Il est à ce moment dix heures trente-cinq.

A une cinquantaine de mètres de la gare, le lourd convoi venait de se ruer sur un train mixte de marchandises et de voyageurs. Dans un fracas épouvantable, les deux locomotives se dressèrent l'une contre l'autre, et les trois premiers wagons du train de plaisir se brisaient, s'écrasaient dans un épouvantable chaos. Aux chants et aux cris de joie, avaient succédé des hurlements de douleur et des clameurs d'épouvante.

Sous les débris des wagons, parmi le fouillis des portières et des voitures brisées, des barres de fer tordues, des corps affreusement mutilés gisaient déjà inertes. Des blessés poussaient des appels déchirants; parfois l'un d'eux se soulevait dans un effort suprême, mais il retombait pour ne plus se relever. Ceux qui parvenaient à se dégager s'enfuyaient à toutes jambes, affolés, à travers la campagne.

Cependant, les secours s'organisent; les employés de la gare de Saujon et les voyageurs restés indemnes, le premier moment d'affolement passé, reviennent vers les décombres d'où continuent à s'élever des plaintes et des râles. On commence à dégager les morts et les blessés, qui sont transportés dans la gare.

Un train de secours, mandé par téléphone, amène bientôt de nombreux médecins de Royan. Les gendarmes de la 7e compagnie, commandés par le capitaine Mailly, viennent concourir aux opérations de sauvetage. Les blessés, après avoir reçu les premiers soins, sont dirigés vers les hôpitaux de Royan, de Bordeaux et de Saintes, tandis que les morts sont déposés provisoirement dans la salle d'attente de la gare.

A quatre heures du soir, trente-cinq cadavres avaient été retrouvés sous les débris du train de plaisir, et la rangée sinistre s'allongeait toujours. La plupart des cadavres sont méconnaissables, la tête écrasée, les membres déchiquetés, le corps mutilé, les vêtements en lambeaux : ce sont presque tous des jeunes gens, des jeunes filles, les jeunes filles de l'école de Barsac, qui le matin avaient quitté leurs parents la joie au cœur.

Des scènes déchirantes se produisent. Une mère découvre son enfant dans la masse informe que lui montrent des employés de la compagnie en soulevant le drap qui recouvre les cadavres; elle pousse une longue plainte et tombe sans connaissance. Des femmes échevelées courent en poussant des cris rauques; des hommes appellent, avec des sanglots dans la voix, une femme ou des enfants; de pauvres petites pleurent lamentablement.

M. Landrodie, préfet de la Rochelle, arrive à Saujon, où sont déjà accourues toutes les autorités locales, et les funèbres travaux de sauvetage se poursuivent durant toute la journée, tandis que le parquet de Saintes vient ouvrir une enquête sur les causes de cette catastrophe.

A six heures, les derniers blessés et les derniers cadavres étaient dégagés des décombres.

Le mécanicien du train tamponneur, dont le cadavre avait été pris sous la locomotive, a été relevé un des derniers.

A ce moment, trente-sept cadavres étaient alignés dans le hall de la gare des marchandises, transformé en chapelle ardente; mais on vient annoncer que plusieurs blessés qui avaient été dirigés vers les hôpitaux ont succombé pendant le trajet.

Récit d'un témoin

Nous avons dit que M. Dubois, inspecteur des chemins de fer de l'Etat, se trouvait dans le train tamponneur.

Voici le récit qu'il a fait de la catastrophe :

Le train de marchandises 1512, venant de Royan sur Paris, venait d'arriver à la gare de Saujon et n'était pas encore en gare, lorsque le train de plaisir venant de Bordeaux-Etat, par suite d'une circonstance sur laquelle nous ne pouvons pas encore être renseignés, se jeta sur le train 1512. J'étais dans le fourgon de tête du train de plaisir. Avant d'arriver en gare de Saujon, au moment qui précède l'arrêt de sûreté, je me penchai par la porte du fourgon pour regarder la voie, mais je me rejetai vivement en arrière en m'écriant : « Nous sommes perdus! » C'est que je venais de voir notre train s'écraser contre le 1512.

Aussitôt après le choc, je pus sortir du fourgon. Notre locomotive, notre fourgon, la première voiture de 3e classe étaient inclinés, puis derrière celle-ci, la seconde voiture de 3e classe était écrasée sous la quatrième de même classe qui, l'ayant escaladée, pesait de tout son poids sur elle.

Toutes deux étaient donc écrasées l'une sur l'autre et enchevêtrées à ce point qu'il fallut sortir les victimes de la seconde voiture par le toit de la troisième.

M. Eon, procureur général à Bordeaux, était sur les lieux.

Les rails sont tordus sur une cinquantaine de mètres environ : les machines sont toujours renversées.

Le mécanicien du train tamponné a été projeté à une grande distance; il est blessé assez sérieusement, mais non mortellement.

Les victimes

Nous avons dit que trente-sept cadavres avaient été retrouvés sous les débris des wagons.

Voici les noms des victimes qui ont pu être identifiées :

Mlle Héloïse Pupin, 22 ans, rue Voltaire, Bordeaux;
Mme Chambon, allées de Tourny, Bordeaux;
M. Esson, 52, rue Marsan, Bordeaux;
Mlle Gabrielle Pehaut, 17 ans, Barsac;
Mlle Georgette Gay, 14 ans, Barsac;
Mme Passan, 27 ans, Barsac;
Mlle Raymonde Paule, 17 ans, Barsac;
Mlle Marie Gay, 44 ans, institutrice, Barsac;
Mlle Yvonne Castaing, 14 ans, Barsac;
Mme Cheminade, institutrice, Barsac;
M. Clément, 28 ans, 14, rue Mazarin, Bordeaux;
M. Lavouat;
M. Legoff, 15 ans, Mornac;
M. Gallais, 17 ans, Mornac;
M. Henri Blanchard, 16 ans, Mornac;
Mlle Suzanne Gallais;
M. Jean Joseph, 33 ans, 88, rue Lecoq, Bordeaux;
M. Laurona, cité Pourmant, Bordeaux;
M. Papillon, chauffeur du train tamponné;
Mme veuve Colley, son fils Henri et deux de leurs amis de Bordeaux.

Il y a, en outre, plus de cinquante blessés, dont plusieurs sont dans un état très grave. On nous annonce que plusieurs ont succombé au cours de la nuit dernière ou de la matinée d'aujourd'hui dans les hôpitaux où ils avaient été transportés.

Le chiffre officiel des morts communiqué ce matin est de quarante-trois.

L'émotion

Bordeaux, 15 août.

Dès que la nouvelle de la catastrophe de Saujon a été connue, une vive émotion s'est emparée de la population. Les voyageurs du train de plaisir étaient tous de Bordeaux ou des localités environnantes. Pendant tout l'après-midi et la soirée, la gare de l'Etat et celle du Midi, où arrivent certains trains de l'Etat, sont assiégées par le public. Des mères, des sœurs sont là, les larmes aux yeux, attendant des nouvelles qui ne viennent pas.

Un train de plaisir, retour de Royan, est entré à la gare de la Bastide à onze heures du soir. Il ramenait, outre les voyageurs indemnes, un blessé grièvement, d'origine bordelaise, dont la sœur a été tuée dans la catastrophe.

Le retour a donné lieu à des scènes émouvantes parmi la foule énorme qui encombrait la gare, et qui était difficilement maintenue par la police.

A 11 h. 30, on n'avait pas encore de liste des blessés ni des morts.

Plusieurs jeunes filles blessées ont été transportées dans la gare du Midi; on les a placées dans une salle d'attente, où on les aperçoit avec leurs robes blanches, bleues et roses. Elles sont là, gisant sur des civières, des matelas, ou des fauteuils, attendant le père, la mère que l'on a prévenus à Barsac.

En général, toutes ces fillettes sont peu gravement atteintes. Certaines n'ont que de légères luxations.

Les condoléances

Nous reproduisons, dans le compte rendu du voyage présidentiel, le télégramme de condoléances qu'a envoyé le président de la République à la nouvelle de la catastrophe de Saujon; on verra également les modifications que M. Fallières a fait apporter à son voyage en Suisse en signe de deuil.

Le président du conseil a chargé M. Albert Sarraut, sous-secrétaire d'Etat à la guerre, précédemment désigné pour présider les fêtes de gymnastique organisées pour demain à la Rochelle, de se rendre sur les lieux de la catastrophe.

M. Sarraut portera aux familles des victimes les condoléances du gouvernement et prendra, dans leur intérêt, toutes les mesures nécessaires.

M. Millerand, ministre des travaux publics, qui était avec M. Fallières à Besançon, est parti dans la soirée pour Saujon.

M. Leven, chef du cabinet du ministre des travaux publics, et M. Beaugey, directeur de l'administration des chemins de fer de l'Etat, se sont également rendus, dès hier soir, sur les lieux de la catastrophe.

Par suite de la catastrophe de Saujon, la fête régionale de gymnastique, qui devait avoir lieu à la Rochelle, a subi des modifications. Il n'y aura pas de distribution solennelle des récompenses, ni de banquet. La réception organisée à l'hôtel de ville, en l'honneur de M. Sarraut, n'aura pas lieu.

AFFAIRES COLONIALES

Indo-Chine

L'agence Havas reçoit de Saïgon la dépêche suivante :

Le poste administratif d'Hinboun (Laos) a été attaqué dans la nuit du 8 au 9 août par une bande de pirates annamites venus du Siam.

M. Macey, commissaire du gouvernement, prévenu, a fait repousser les agresseurs dont plusieurs ont été tués et une quinzaine faits prisonniers. Les autres ont été arrêtés par les autorités siamoises qui ont coopéré activement à la répression.

Nous n'avons eu ni tués ni blessés.

Le gouvernement général, avisé de la présence de la bande par le résident supérieur, avait organisé une surveillance étroite.

LE CIRCUIT DE L'EST EN AÉROPLANE

Le départ de Douai

(De nos correspondants particuliers)

Douai, 15 août.

Il fait ce matin un temps admirable. Le soleil s'est levé dans un ciel très pur et les curieux sont arrivés dès quatre heures et demie du matin.

Un léger vent du nord-est souffle. La journée est très favorable.

Les aviateurs sont arrivés de bon matin à leurs hangars pour vérifier leurs moteurs et prendre leurs dernières dispositions.

A 4 h. 55, on sort du hangar les deux monoplans de Leblanc et d'Aubrun. Quant à Mamet, qui a endommagé son appareil hier, il annonce qu'il ne pourra être prêt à partir aujourd'hui : un examen attentif de l'appareil a révélé que le fuselage de son monoplan devait subir une réparation qui prendra un certain temps.

Legagneux aussi fait sortir son appareil. On sait qu'il n'a pas l'intention de se rendre à Amiens directement.

Il compte s'arrêter à Courcelles-le-Comte, au sud d'Arras, pour y déjeuner.

A 5 heures, Aubrun fait faire un essai de moteur. Au même instant une trentaine de pigeons voyageurs sont lâchés et tournent dans le ciel en larges cercles, cherchant leur voie. Aubrun prend son départ, s'élève rapidement, sort de l'aérodrome, se tenant très à gauche, et n'est bientôt plus qu'un petit point noir à l'horizon.

C'est ensuite au tour de Leblanc de partir. Il prend beaucoup plus à l'ouest qu'Aubrun et disparaît rapidement dans la direction d'Amiens.

On aperçoit encore le monoplan, lorsqu'à 5 h. 13 le lieutenant Rémy s'élève, fait plusieurs tours de piste, puis revient atterrir. Ses mécaniciens s'empressent autour de l'appareil. Le lieutenant déclare qu'il compte bien quitter Douai, mais le moteur de son appareil ne fonctionnant pas, il déclare qu'il ne partira pas aujourd'hui.

Enfin, Legagneux quitte la piste. Il fait mettre son moteur en marche et s'éloigne dans la direction de Vitry-en-Artois.

Enfin, le dernier, Noël, quitte l'aérodrome.

Voici les heures de départ des différents concurrents :

Aubrun à 5 heures 6 minutes 48 secondes.
Leblanc à 5 heures 11 minutes 11 secondes.
Legagneux à 5 heures 21 minutes 9 secondes.
Ancel à 5 heures 44 minutes.
Noël à 5 heures 45 minutes.

UNE CHUTE DE NOEL

Douai, 15 août.

Parti de Douai à 5 h. 45, Noël est descendu dans un champ de betteraves, près de Fampoux, à neuf kilomètres environ d'Arras. En atterrissant, l'appareil fut détérioré dans sa partie avant et l'hélice brisée.

L'aviateur est indemne.

L'arrivée à Amiens

(Dépêches de notre envoyé spécial)

Amiens-Aviation, 15 août, 7 heures.

L'aérodrome d'Amiens est installé sur une hauteur, d'où l'on découvre une vue magnifique de plaines dorées coupées de rideaux d'arbres, d'où jaillissent de jolis clochers à l'assemblée desquels préside l'admirable cathédrale d'Amiens.

Le temps, superbe à l'aube, s'est couvert; il y a de la brume et le vent monte; mais les aviateurs en ont vu bien d'autres.

Leblanc et Aubrun sont partis. Nous venons de l'apprendre, et la nouvelle court tout autour de l'aérodrome, soulevant une longue rumeur d'émotion. La foule est énorme d'Amiens à Douai; elle coule à flots immenses et pressés. Pour la première fois depuis leur départ, les héros du Circuit de l'Est seront reçus par la foule.

L'aérodrome est superbement installé avec goût, avec recherche. Il fait honneur au comité d'Amiens, que préside ce parfait gentleman M. René Ranson, un des fondateurs du sport de France. Ce parc d'aviation est baptisé de Saint-Fuscien ou de la Croix-Rompue.

On annonce que Legagneux est parti. Il s'arrêtera sans doute en route, à Arras, où il doit déjeuner avec des amis qui l'ont invité.

Préparant l'enthousiasme, l'aviateur Mollien a volé et fait avec son monoplan quelques tours très beaux dans la fraîche lumière du matin.

8 heures.

L'attente ne sera pas longue ce matin. Tandis que l'aviateur picard Caudron exécute sur un biplan de sa construction quelques tours remarquables par la stabilité et la maniabilité de l'appareil qu'il a construit dans ses ateliers de Pont-hoile, des bombes annoncent qu'un aviateur venant de Douai est en vue. Il apparaît dans la brume, vient droit vers l'aérodrome, dont il franchit la ligne à 6 h. 19 m. 2 s. Parti le second, Leblanc a, 15 minutes après son départ, passé Aubrun, qui s'en allait sur la gauche. Lui, a coupé au court, marchant à la carte et à la boussole. Il a eu du vent et des remous violents jusqu'à Albert, dont il a reconnu, sur l'église, la Vierge dorée. Le brouillard l'a constamment gêné, mais le mouvement de la vallée a été pour lui un guide précieux. Il n'a vu la cathédrale d'Amiens qu'à son arrivée. En résumé, voyage facile et exempt d'incident.

Dix minutes après l'atterrissage de Leblanc, de nouvelles bombes signalent la venue d'un second concurrent, Aubrun, qui arrive, volant très haut, à quatre ou cinq cents mètres. Il coupe la ligne à 6 h. 31 m. 12 s., décrit un tour et atterrit au milieu du champ d'aviation où son père, qui ne l'avait jamais vu voler et n'avait pas jusqu'ici voulu le voir voler, l'attend et le reçoit dans ses bras. Il lui donne une longue accolade, une étreinte émue, dont le fils sort les larmes aux yeux.

Comme Leblanc, Aubrun a eu à lutter contre le vent et les remous. Au départ, à Albert, il a été empoigné par un grain; mais, dès lors, il est venu sans vent. Aubrun est enchanté de son parcours.

On pensait que Legagneux n'arriverait que l'après-midi; mais Legagneux n'a pas fait l'école buissonnière; il est venu d'une traite, a coupé la ligne à 6 h. 55 m. 37 s., a fait un tour dans les acclamations et a atterri devant la foule transtée de joie.

Legagneux descend avec sa belle mine amusée et joyeuse et fait de son voyage un récit plein d'humour. Il a dansé au départ, ne s'est pas rendu à Arras où des amis l'attendaient à déjeuner, a aperçu sur sa gauche un machin doré. On lui dit que c'est la Vierge de l'église d'Albert. Il répond que « Ça se peut bien! » Il a été pris par la pluie au même endroit qu'Aubrun, et il a terminé grâce à la pluie dans l'air calme. Legagneux est content, enchanté.

Demain, meeting local d'aviation, et mercredi dernière étape du Circuit de l'Est et arrivée des concurrents à Issy-les-Moulineaux.

La journée d'hier à Douai

(Lettre de notre correspondant)

Douai, 14 août.

Le meeting d'aviation qui a eu lieu aujourd'hui n'a été que peu intéressant. Une foule énorme se pressait cependant à la Brayelle. Mais peu d'aviateurs se sont envolés. Quelques incidents ont d'ailleurs contrarié tous les projets.

Mamet, au départ, est allé se jeter sur une clôture derrière laquelle se pressait le public. Il n'a eu que le temps de sauter à terre et de retenir son monoplan par la queue. Grâce à son sang-froid, un terrible accident a certainement été évité.

En reprenant son départ, le malheureux a été victime d'un second accident. L'appareil a viré de nouveau, une roue a calé et le monoplan s'est retourné complètement. Mamet, pris dessous, avait eu la présence d'esprit de se tapir sur son siège. C'est ce qui l'a sauvé.

Enfin Brégi, au départ pour la course au clocher, a atterri brusquement à un kilomètre et a brisé son biplan

A la tour Eiffel

On nous informe que la tour Eiffel sera ouverte dès six heures du matin après-demain mercredi pour voir revenir au champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux les héros du Circuit de l'Est. Il n'est pas besoin d'ajouter que, comme le jour du départ, il y aura foule pour applaudir aux exploits des géants de l'air.

L'aviation et l'armée

L'aviation militarisée

Le ministère de la guerre nous adresse la communication suivante :

On sait que le ministre de la guerre a laissé complète initiative aux officiers aviateurs pour les performances qu'ils jugent devoir réaliser suivant les circonstances, pendant la durée du Circuit de l'Est organisé par le *Matin*. Il va sans dire, néanmoins, que ces officiers tiennent le ministère au courant de leurs faits et gestes à mesure que ceux-ci s'accomplissent.

Par la forme du télégramme suivant reçu rue Saint-Dominique, le 14 à midi, on peut se rendre compte que l'aviation est décidément entrée dans la période des applications militaires et qu'un aéroplane constitue actuellement un « bord » au même titre qu'un sous-marin.

Amiens, 14 août, 11 h. 45 matin.

Lieutenant commandant aéroplane n° 11 à guerre (4e direction), Paris.

A colonel commandant groupe aérostiers, Versailles.

A commandant groupe aérostiers, camp de Châlons.

A général commandant d'armes, Mézières.

Lieutenant Camerman pilote ; Vullierme, observateur, partis de Mézières à 7 h. 10 matin, passés à Vervins, Guise, Saint-Quentin ; atterri au nord d'Amiens à 9 h. 55 pour demander l'emplacement de l'aérodrome, atterri à l'aérodrome à 10 h. 30 ; voyage difficile à cause de la brume qui cachait souvent le sol.

Aucun incident.

L'importance de cette note officielle n'échappera à personne. A la veille des grandes manœuvres, elle montre la place que l'aéroplane a prise dans la vie quotidienne de l'armée.

Les raids d'hier

Nons avons relaté hier le raid accompli par le lieutenant Camerman. D'autres officiers aviateurs ont également effectué des expériences réussies.

Le lieutenant Féquant et le capitaine Mary, sur biplan, sont partis du camp de Châlons à 7 heures du matin pour gagner Mézières. A 9 h. 30, ils atteignaient le but de leur voyage après avoir fait escale à Rocroy.

On croit que le lieutenant Féquant poursuivra son voyage vers Douai et Amiens.

Enfin, le lieutenant Letheux, et le capitaine Hugoni, observateur, ont quitté le camp de Châlons dans la matinée pour se rendre à Amiens. Le moteur de leur appareil ayant eu des ratés, ils durent atterrir à Laon, qu'ils quittèrent, après avoir réparé, pour gagner Amiens, but de leur voyage.

NOUVELLES DU JOUR

M. André Hesse, avocat à Paris, député de la Rochelle, interpellera, à la rentrée des Chambres, « sur les modifications qu'il convient d'apporter à la loi du 22 juillet 1909, qui a pour but de régler les différends qui peuvent surgir entre les armateurs et les inscrits maritimes ».

M. Emmanuel Brousse, député des Pyrénées-Orientales, a informé le ministre des finances que, dès la rentrée des Chambres, il l'interpellerait sur les mesures que le gouvernement compte prendre pour donner suite à la décision prise le 6 novembre 1909 par le conseil des ministres en faveur des victimes de la catastrophe de chemin de fer de Fontpédrouse.

La municipalité de Mont-de-Marsan ayant été mise en minorité au sujet du vote de 10 centimes additionnels, le docteur Grouille, maire, MM. Diris et Bartalot, adjoints, ont envoyé hier leur démission au préfet des Landes.

A la suite du congrès catholique tenu à Saintes, Mgr Eyssautier, évêque de la Rochelle, a tenu « agissant dans la plénitude de son autorité », à préciser par une déclaration publique sur quel terrain l'Union diocésaine fondée par lui aura à exercer son action :

Si la politique attaque notre foi et nos œuvres, nous nous défendrons, non pas par la violence, mais par tous les moyens légitimes en notre pouvoir. Nous ne voulons pas laisser croire que notre lutte soit dirigée contre une forme de gouvernement, pour amener le triomphe d'une autre. Les lois seront combattues et au besoin nous leur refuserions l'obéissance, non parce qu'elles sont républicaines, mais parce qu'elles sont antireligieuses. Et quand sonne l'heure des élections, nous définissons le devoir électoral, nous disons hautement quelles revendications religieuses la conscience catholique ne saurait éluder.

Comme Union diocésaine, nous sommes et nous resterons sur le terrain religieux, sans poursuivre aucune visée politique. En dehors de là, et laissant à d'autres, nous, évêque, nous, prêtres, après leur avoir enseigné leurs obligations de catholiques, le soin d'organiser des comités électoraux et de conduire les opérations sur le terrain politique, nous gardons comme eux le droit de conserver nos préférences pour telle ou telle forme et d'en promouvoir le succès.

AGRÉGATION

Sont proposés au ministre de l'instruction publique pour l'agrégation de philosophie par ordre de mérite :

MM. 1 Wahl, Ecole normale; 2 Marcel, étudiant lettres Paris; 3 Blanchet, étudiant lettres Lyon; 4 Nabert, lycée de Saint-Lô; 5 *ex æquo* Berrod, collège d'Auxerre; Duprat, étudiant lettres Bordeaux; 7 Espiard, étudiant lettres Paris.

Sont proposés pour l'agrégation de grammaire :

MM. 1 Charvet, Ecole normale; 2 Alexandre, Ecole normale; 3 Guillon, Sorbonne; 4 Percherancier, lycée de Roanne; 5 Morillot, Sorbonne; 6 Dupire, lycée de Valenciennes; 7 Fontaine, boursier d'agrégation à la faculté de Bordeaux; 8 *ex æquo*, Baston et Litchnérowicz, Sorbonne; 10 *ex æquo*, Fabre, lycée de Bourg; Georgin, boursier d'agrégation à la faculté des lettres de Lille; Rousseau, collège du Blanc (Indre); 13 Genet, collège de Dieppe; 14 Guillaumie, Niort; 15 Ledû, Sorbonne; 16 Feuillet, lycée de Montpellier; 17 Robet, collège de Normandie.

LIBRAIRIE

LA REVUE DE PARIS

85 bis, faubourg Saint-Honoré.

La Revue de Paris commence un très curieux et puissant roman de mœurs arabes, *Un fruit, et puis un autre fruit*, par Jean Pommerol. Elle publie un émouvant récit du lieutenant-colonel Picard, *Sedan — les Pourparlers de Donchery*; le vif et joli roman de Camille Marbo, *l'Heure du diable*; deux études d'archéologie et d'esthétique, *le Prieuré de Ronsard*, par Cyrille Gabillot, *Maisons et rues de Paris*, par Paul Léon; deux études de littérature et de politique étrangères, *Richard Schaukal*, par Joseph Chasle-Pavie, *Politique russe*, par Victor Bérard; enfin, avec de charmantes *Poésies*, par Jacques Chenevière, les curieux *Souvenirs d'un cadet en Espagne (1812-1814)*, par Larreguy de Civrieux.

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS
PARIS	48 »	24 »	12 »
SEINE ET SEINE-ET-OISE	51 »	25 50	12 75
DÉPARTEMENTS	54 »	27 »	13 50
ÉTRANGER (UNION POSTALE)	60 »	30 »	15 »

MARINE

LÉGION D'HONNEUR. — Le vice-amiral Caillard a été élevé à la dignité de grand'croix de la Légion d'honneur.

L'amiral Caillard est né le 12 février 1846, il est vice-président du conseil supérieur de la marine, inspecteur général des escadres métropolitaines, vice-président de la commission des phares.

M. CHÉRON A LORIENT. — M. Chéron, sous-secrétaire d'Etat à la marine, est allé hier à Lorient.

Après avoir visité divers établissements hospitaliers de la ville et l'arsenal, il a reçu diverses délégations à la préfecture maritime, notamment celle des marins pêc