Chronique

EST-CE UN PORTRAIT DE MOZART par Duplessis ?

Le tableau est fort beau.

Un enfant, mais à l'âge où les traits de l'adolescent vont percer le masque rond et durcir la chair tendre, aux alentours de la dixième année. La tête mobile, avec des yeux vifs et une bouche qui se souvient de la bouillie et du lait, est tournée sur l'épaule et penchée ; elle nous regarde avec un air d'enjouement et de surprise. L'enfant est assis devant un clavecin dont la caisse est peinte en vert. Il est en vêtements d'intérieur, mais très élégants. Sa robe de chambre est d'une soie bleue brochée de bouquets de petites fleurs au naturel. Des dentelles ornent le jabot et les manches. Les cheveux poudrés sont relevés sur le front et roulés en trois marteaux sur les oreilles. Les pieds sont enfoncés dans de hautes pantoufles de cuir jaune, bordées d'un liséré rouge. L'artiste, pour rendre l'ensemble plus élégant, a allongé le corps ; il lui a fallu allonger en même temps les pieds du clavecin, et le clavier semble maintenant bien loin du sol.

Tel est le tableau qui est devenu, depuis quelques jours, une des curiosités de cette charmante exposition de musique française organisé par M. Julien Cain à la Bibliothèque nationale, et dont M. Malherbe a dit ici même le mérite et l'agrément.

Au bas, dans des tons sombres et brûlés, on lit la date et le lieu : 1767, Paris. Avant la date, quelques lettres difficiles à démêler. Du haut d'une échelle, à la lumière d'une lampe de poche, on croit distinguer, à gauche de la date, quelques lettres peu visibles, peut-être un A et un N, ou deux N. *Anno* ? Il est peu vraisemblable que le peintre ait indiqué en quel lieu il avait peint cette œuvre, et en quelle année, sans mettre sa signature. Mais la signature, écrite dans le vernis d'une couleur fluide et légère, aura filé au nettoyage. C'est du moins ce qu'on peut supposer. On n'en a trouvé encore aucune trace.

Qui faut-il voir dans ce joli enfant ? Mozart a fait un séjour à Paris, au printemps de 1766. Il ne serait donc pas impossible que la toile mystérieuse fût, quoique datée de 1767, un portrait de Mozart, se rapportant au séjour de 1766. Une inscription placée sur le cadre l'indique. Mais que vaut cette inscription ? D'après ce qu'on m'a dit, on ne saurait à peu près rien de précis sur ce tableau. J'ai cru comprendre qu'il venait peut-être de Russie. Je ne garantis rien.

En 1766, Mozart avait dix ans. C'est l'âge de la figure du portrait. Le corps est plus élancé, plus dégagé qu'il n'est à l'ordinaire à ce moment de l'enfance. Mais nous avons vu que le peintre l'avait effilé par souci d'élégance. L'œuvre elle-même dénonce l'imposture de l'artiste. Supposez que le personnage se lève du tabouret où il est assis : il serait haut de plus de huit têtes. Nous voilà en plein artifice, et bien loin des proportions d'un enfant.

Il ne nous reste qu'à chercher les autres portraits de Mozart à cet âge et à les comparer. C'est un jeu assez dangereux. Cependant, il y a sur le tableau exposé à la Nationale certains traits assez caractéristiques. Les retrouverons-nous ? Ainsi, la forme de la bouche est très particulière, relevée aux deux coins, un peu plus au coin gauche, et comme bridée par une sorte de moue. Les lèvres protubérantes, comme dit M. Sambon. La distance du nez à la bouche est très courte. L'œil est en amande, très peu enfoncé, et lui-même un peu relevé au coin. Est-il des portraits de Mozart, du même temps, qui présentent les mêmes signes? Ces portraits ont été étudiés par M. André de Hevesy dans un beau numéro de la *Revue musicale*. Il faut avouer qu'ils sont extraordinairement déconcertants. On en connaît quatre, qui se rapportent à peu près à ce temps-là. Le charmant tableau d'Ollivier qui montre Mozart jouant du clavecin chez le prince de Conti a été prêté par le Louvre. On aperçoit un tout petit bonhomme, une sorte de petit vieux, juché devant le clavier. Le tableau, qui n'a été exposé qu'en 1777, a sans doute été peint sur un croquis fait pendant le premier séjour de Mozart à Paris, en 1763. C'est l'enfant prodige à sept ans. Le profil de Carmontelle, assez peu significatif, est de la même année. Ni l'un ni l'autre ne nous renseignent beaucoup.

Mais l'année précédente Mozart, à six ans, était allé à Vienne; l'impératrice Marie-Thérèse lui avait donné un habit mauve en drap fin galonné d'or; un peintre a représenté le jeune virtuose, petit corps et grosse tête, revêtu de son bel habit, la main passée dans sa veste brochée. Il faut avouer que les traits essentiels du portrait de la Bibliothèque nationale se retrouvent dans la figure : les yeux en amande, un peu à fleur de tête, un peu bridés par la paupière inférieure; la bouche un peu proéminente et relevée aux coins. La ressemblance n'est pas saisissante, mais l'identité n'est pas exclue.

En 1767, à Salzbourg, un peintre nommé Thaddeus Helbling a peint Mozart au clavecin. Les reproductions nous montrent un tableau mal dessiné, des traits flottants dans une tête immense; et, dans cette fâcheuse construction, une certaine vie. Et voilà toujours la même moue de la bouche, les mêmes yeux relevés aux coins. Seulement, et l'on voit à ce trait quelle foi méritent ces images, l'artiste a fait des yeux bruns à Mozart, qui les avait bleus.

Voilà maintenant Mozart en Italie. On nous donne comme ayant été fait alors par Cignaroli, portraitiste à la mode, un tableau qui montre un jeune homme au clavecin. Cette toile est-elle vraiment, comme on le dit, de 1770? Ce serait bien facile à vérifier. Tandis que sur tous les portraits précédents le modèle porte un habit à col droit, il a ici un habit rouge à large col rabattu. Ce col se termine par un revers noir. Au lieu d'être bordé d'un galon plat, il est orné d'une très fine broderie d'or. Ce sont là, si je ne me trompe, des modes du temps de Louis XVI. Il faudrait savoir quand elles ont commencé. Et comment expliquer le chiffre LXXXIII écrit sur le clavecin ? Mais ce chiffre, s'il correspond à l'habit du modèle, convient peu à ses traits. Mozart avait alors vingt-sept ans. Le modèle en paraît vingt à peine. Le nez s'est allongé, et la ressemblance de Mozart avec sa mère s'est accusée. Mais ce sont toujours les mêmes yeux en surface, en amande et bridés. Si la bouche est un peu moins ronde, le dessin sensible des lèvres est resté le même.

Mais voici que nous avons un autre portrait de 1770, représentant la réception du musicien à l'Academia Filarmonica de Bologne. A qui se fier ? Il a, cette fois, un nez qui n'est ni retroussé, ni droit, mais cassé en haut et fortement aquilin. La bouche si fine du portrait de Cignaroli s'est changée en une lippe de nègre. Il porte un habit dont le col est bien rabattu, mais deux fois plus étroit que celui de son habit rouge. Enfin, Cignaroli l'a représenté les cheveux plats sur les tempes, avec un gros rouleau bas qui couvre l'oreille. Ici, au contraire, il a les cheveux bouffants autour du front, un rouleau au-dessus de l'oreille et un autre au-dessous. C'est-à-dire qu'il est coiffé dans le style de ses portraits d'enfant. Comment concilier tout cela ?

Renonçons à rien savoir de précis par la comparaison des portraits, et revenons à la toile exposée à la Bibliothèque nationale. On pouvait espérer quelque lumière d'un cahier de musique que le modèle — Mozart ou non — tient à la main. Suivant l'usage du temps, la musique qui y est peinte est très lisible, et c'est une partition parfaitement correcte qu'on pourrait jouer. Faut-il avouer que notre curiosité était vive? Félix Raugel, qui dirige si heureusement l'orchestre de la Société d'études mozartiennes, est monté sur une échelle pour mieux voir, et voici ce qu'il a rapporté. Les feuilles du cahier ont neuf portées (celles du cahier peint par Cignaroli en ont le même nombre). La musique est écrite sur deux portées : celle du haut est un chant; celle du bas un accompagnement en triolets, qui rappelle le style napolitain. Le nombre des portées étant impair, la dernière est un accompagnement sans chant. Tout cela n'éclaircit guère la question. Cette musique est-elle de Mozart ?

En somme, l'identification peut difficilement être donnée pour certaine, mais elle est possible. Mais de qui est le tableau ? La majorité des experts l'attribue à Duplessis. Evidemment, quand, à quelques mètres de là, dans la même exposition, on voit le portrait de Gluck, œuvre authentique de Duplessis, le premier moment est de surprise. C'est qu'en effet le métier est tout différent. La plupart des peintres du dix-huitième siècle travaillaient, selon une tradition très développée en Flandre et en Hollande, sur un fond de camaïeu gris. Je veux dire qu'ils peignaient d'abord leur tableau avec du noir et du blanc. Souvent ils réchauffaient cette préparation un peu froide par des accents de bistre. Et c'est sur ce premier tableau qu'ils posaient la couleur, le pigment, dans des pâtes très fluides, ou même dans ces lavis transparents qu'on appelle des glacis. Dans le portrait de Gluck on voit très bien la préparation en noir et blanc apparaître à peu près intacte au menton, dont elle fournit les ombres. De cette base, le peintre est allé pour ainsi dire vers la clarté, en colorant les joues et tout le visage de tons de plus en plus clairs, et en finissant, comme c'est très visible, par les lumières autour de l'œil. Mais dans ce travail de coloration, d'illumination progressive, il a procédé par des accents. Le portrait de Mozart au contraire, s'il est établi aussi sur des dessous, au lieu d'être peint en accents est tout couvert de demi-pâtes caressantes, délicatement étalées et fondues.

A cette objection on répond qu'on ne peint pas le visage d'un homme comme celui d'un enfant; que l'on sculpte le premier en avivant les traits de lumière sur les arêtes du modelé; que l'on enveloppe et que l'on baigne le second dans une lumière qui se répand sans rencontrer un obstacle dans une chair aussi tendre. On ajoute que le portrait de Gluck est peint dix ans après celui de Mozart, et que les maîtres tendent toujours, après avoir commencé dans leur jeunesse par une peinture égale, à se contenter en vieillissant d'accents qui signifient les choses plus qu'ils ne les imitent. Ce qui est encore rigoureusement vrai. On fait remarquer que le portrait de femme de Duplessis qui est au Louvre, et qui est contemporain du Mozart, est de la même facture. On insiste, même entre le Gluck et le Mozart, sur certaines ressemblances, qui trahissent le même auteur. Les deux robes de chambre, ici de soie bleue brochée de fleurs au naturel, là de soie verte brochée de ramages de carmin sont du même style. Enfin dans le Mozart la disposition générale des valeurs, l'exécution des mains rappellent, à travers Duplessis, son maître Chardin, ce qui fait une identification à deux degrés. Donnons donc, comme on dit, le tableau à Duplessis. Peut-être le lui reprendra-t-on un jour. Pour le moment, ce sera une œuvre de sa parfaite maturité, peinte à quarante-cinq ans. Et, puisqu'on le veut, ce sera le portrait de Mozart.

S'il ne l'est pas, il devrait l'être. Cette jolie et vive figure, cette bouche tendre, ces yeux vifs et spirituels, on ne se résigne pas à n'y pas reconnaître le prince charmant de la musique. Il fallait avoir eu ce visage pour écrire un jour *la Flûte enchantée*. C'est du moins ce qu'on voudrait penser. Mais puisque le séjour de Mozart à Paris est de 1766, comment le portrait a-t-il pu être peint en 1767 ?

HENRY BIDOU.

CATASTROPHE AÉRIENNE

L' " Emeraude " s'écrase au sol et prend feu

Les dix personnes qui se trouvaient à bord parmi lesquelles le gouverneur général Pasquier M. et Mme Chaumié, périssent carbonisé

Tandis que les équipages du général Vuillemin étaient fêtés hier soir à Paris et se trouvaient réunis en un banquet sous la présidence de M. Pierre Cot, ministre de l'air, la nouvelle parvenait qu'une catastrophe aérienne venait de survenir : en pleine nuit, le trimoteur commercial *Emeraude*, revenant d'Indochine, s'était écrasé au sol, dans le département de la Nièvre, et avait pris feu. Il y avait à bord : MM. Pasquier, gouverneur général de l'Indochine; Emmanuel Chaumié, directeur de l'aviation commerciale au ministère de l'air; Mme Chaumié; M. Balazuc, chef du service technique à la Compagnie Air-France; M. Larrieu, journaliste; le capitaine Brusseaud, du cabinet militaire de M. Pasquier; M. Noguès, chef d'exploitation à la Compagnie Air-France; le pilote Launay, le mécanicien Crampell et le radiotélégraphiste Queyrel. Tous avaient péri carbonisés.

Dès qu'il apprit cette catastrophe, M. Pierre Cot, ministre de l'air, quitta le banquet au milieu de l'émotion générale et partit en automobile avec plusieurs officiers du ministère.

On sait que l'*Emeraude*, qui effectuait pour la première fois la liaison postale France-Indochine, rentrait au Bourget.

Comme nous l'avons annoncé hier, il s'était envolé de l'aérodrome d'Athènes à 6 h. 55, pour arriver à Marseille à 14 h. 23, après un vol normal et rapide. Il était reparti, après ravitaillement, de Marignane à 15 h. 10, pour atterrir ensuite à Lyon-Bron, d'où il avait décollé avec l'intention de gagner le Bourget sans escale.

C'est exactement au lieudit « la Limarde », près de Corbigny, sur une hauteur qui domine la gare de cette localité, que l'*Emeraude*, pris dans la tempête, s'est abattu au sol. Il était 19 h. 45. Dans des conditions encore indéterminées, un incendie se déclara et le bruit d'une explosion se répercuta dans la campagne environnante, alertant les habitants de Corbigny. La population se porta sur les lieux, au milieu de chemins rendus impraticables par la pluie. Impuissants, les sauveteurs virent l'avion en flammes; l'essence qui brûlait dégageait une chaleur intense, et ce n'est que deux heures environ après la catastrophe que l'on put s'approcher des débris calcinés de l'avion, éparpillés sur plusieurs centaines de mètres.

Des restes informes et des lambeaux de chair complètement carbonisés jonchaient le terrain.

Certains témoins de l'accident déclarent que le pilote, poussant son moteur à fond, essaya un moment de redresser l'appareil. Malheureusement, il ne put y parvenir, et l'avion vint s'écraser sur le sol en pleine vitesse. Parmi les récits faits par des personnes qui aperçurent ou entendirent l'avion tomber, l'un des plus intéressants est celui de M. Naudin, maire de Corbigny et lui-même aviateur.

Je rentrais en automobile, a-t-il dit notamment, lorsque je vis un gros avion qui rasait les arbres et semblait chercher un terrain d'atterrissage. Le vent soufflait alors avec une extrême violence. J'eus aussitôt l'impression que le pilote tentait l'impossible pour éviter une catastrophe. Tout à coup, il me sembla qu'une aile se détachait. L'avion se cabra, oscilla et, comme une flèche, piqua vers le sol.

A peine l'appareil eut-il touché terre qu'une formidable explosion se produisit. Tordu, broyé, l'avion se brisa en mille morceaux et le sol fut en peu de temps jonché de débris informes et fumants.

La violence de l'explosion avait été telle que la carlingue, détachée du corps de l'appareil, avait été projetée à plus de cinquante mètres du point de chute.

L'attente au Bourget

Après la joyeuse animation provoquée, au début de l'après-midi, par l'arrivée de l'escadre transafricaine, l'aérodrome du Bourget avait peu à peu repris son aspect quotidien. Cependant des parents et des amis du gouverneur général Pasquier et de M. et Mme Chaumié, de hauts fonctionnaires coloniaux, des représentants du ministère des colonies et de l'agence d'Indochine se tenaient dans une salle de la station aérienne, attendant l'arrivée de l'*Emeraude*.

On apprit ainsi que l'avion avait atterri à Marseille, puis à Lyon.

On sut également que, de cette dernière ville, le pilote avait fait demander à l'aérodrome du Bourget si le temps qui régnait dans la région parisienne permettait une arrivée de nuit, et que, le Bourget ayant donné une réponse affirmative, l'*Emeraude* avait décollé de l'aérodrome de Bron, à 18 h. 15.

Au dehors le vent soufflait, la pluie tombait en bourrasque et ceux qui attendaient ne pouvaient se défendre d'une certaine inquiétude.

Vers 19 h. 30, un message parvint annonçant que l'avion se trouvait à 1.700 mètres, en dérive, pris dans une bourrasque de neige. Puis, ce fut à nouveau le silence. Un moment on crut entendre un vrombissement, mais ce n'était que le bruit trompeur d'un moteur d'automobile. Les minutes passaient, augmentant l'inquiétude, en rendant de plus en plus aléatoire l'atterrissage au Bourget.

Enfin, ce fut l'appel téléphonique du maire de Corbigny qui annonçait à M. Allègre l'accident survenu à l'*Emeraude*. Le directeur général de la compagnie Air-France ne la confia tout d'abord qu'à son état-major. On prévint Mme Pasquier et les amis du gouverneur général que l'*Emeraude* avait atterri à Auxerre. Comme Mme Pasquier insistait pour connaître les détails de l'atterrissage on lui répondit qu'on les ignorait encore.

Cependant, le visage grave et triste de la personne qui parlait révéla à Mme Pasquier l'accident. C'est en larmes que des amis accompagnèrent la femme du gouverneur général et sa fille à leur domicile, où elles devaient apprendre, plus tard dans la nuit, le deuil qui les frappe si brutalement.

Mlle Pasquier qui avait probablement pressenti, dans la matinée, un événement malheureux, avait insisté, en téléphonant à son père, à l'escale de Marseille, pour que celui-ci rentrât à Paris par le train. Mais le gouverneur général qui affectionnait l'aviation tenait à continuer jusqu'au bout son voyage sur l'*Emeraude*.

Ce matin à l'aube

Corbigny, 16 janvier.

Tandis que le jour se lève sur Corbigny, le destin des passagers de l'*Emeraude* apparaît plus tragique.

Le petit terrain vallonné, de 300 mètres de côté, où la chute s'est produite, est jonché de débris tordus d'aluminium et de pièces mécaniques de toutes sortes.

Les regards se portent sur une paire de souliers de dame à moitié calcinés, et aussi sur un collier ayant appartenu à Mme Chaumié. Il n'a pas malheureusement été possible d'identifier les corps, le feu les ayant entièrement défigurés. On sait simplement qu'aux endroits recouverts d'une toile ou d'un sac, quelques débris humains ont été rassemblés.

Avant son départ de Paris, le ministre de l'air avait donné les instructions nécessaires pour que fût constituée sans retard une commission d'enquête pour déterminer les causes de la catastrophe. M. Caquot, directeur des services techniques au ministère de l'air, a procédé dès ce matin à une enquête dans ce sens, en examinant attentivement la position des débris de l'appareil.

Comme dans tous les accidents d'aviation, il n'est pas facile d'obtenir, dès le lendemain, des renseignements précis et concordants sur les causes de la catastrophe. L'enquête judiciaire est menée par le parquet de Clamecy et l'enquête technique par les services du ministère de l'air.

Rien ne sera communiqué avant plusieurs jours et il est probable qu'il restera plusieurs points obscurs qui ne seront peut-être jamais éclaircis.

Pour l'instant, on ne peut donc que se borner à donner les différentes versions fournies par les témoins de l'accident.

Tous s'acordent à affirmer que le temps était hier soir nettement défavorable. Une violente tempête sévissait, et des éclairs rayaient le ciel tandis que pluie et neige alternaient. Les vallons voisins sont d'ailleurs recouverts ce matin d'un épais manteau blanc.

Selon la première version de l'accident, l'avion venant de Lyon volait du sud au nord. Il apparut au-dessus de Corbigny à basse altitude, et, reprenant de la hauteur, il revint, après un virage, dans la direction nord-sud. C'est alors que, d'après certains témoins, dont le maire de Corbigny, une aile de l'appareil se serait détachée. Or, les morceaux qui se trouvent dans les deux terrains précédant le point de chute ne sont pas ceux d'une aile, mais des morceaux d'aile successivement arrachés. Selon ces témoins, l'avion ayant perdu son aile aurait poursuivi son vol pour aller s'écraser en flammes à une assez grande distance. D'après la seconde version, qui est notamment celle de M. Armana, commissaire spécial de Nevers, l'avion était désemparé et luttait contre le mauvais temps. Pour une cause indéterminée — probablement un choc, — il fut endommagé.

C'est alors que se serait produit le véritable accident. L'antenne de T. S. F. de l'appareil pendait sous le fuselage, et, en passant au-dessus d'une ligne de force située avant le point de chute, elle aurait créé un contact qui aurait mis le feu à l'appareil. Et M. Armana ajoute, pour confirmer ses dires, que la ville de Corbigny, au moment de l'accident, se trouva privée d'électricité durant quelques secondes.

Enfin, une troisième version a été donnée par un des techniciens les plus qualifiés de l'aviation. Examinant les débris de l'appareil, et notamment des ailes de l'avion, ce technicien constata qu'une aile était déchiquetée, et que le métal offrait des boursouflures. D'après lui, l'accident serait uniquement dû à l'éclatement en vol d'une bouteille d'oxygène servant au démarrage des moteurs. De nombreux témoins corroborent cette version en affirmant avoir entendu une détonation avant la chute de l'appareil.

Comme on le voit, les avis sont partagés et il faut attendre le rapport de l'enquête officielle pour connaître les causes exactes de cette catastrophe.

On ne doit pas oublier que l'*Emeraude* avait déjà totalisé 150 heures de vol après avoir subi, sous la conduite de Marcel Doret, les plus dures épreuves, y compris celle d'acrobatie.

MM. Pierre Cot, ministre de l'air, Delesalle, sous-secrétaire d'Etat à l'air, et Paul Perrin, président de la commission de l'aéronautique de la Chambre, sont restés sur les lieux du désastre où vint bientôt les rejoindre l'aviateur Marcel Doret qui procéda à la mise au point de l'*Emeraude* et pilota cet avion en septembre dernier en compagnie de Burello, au cours du voyage aérien qu'accomplit à cette époque en Union soviétique M. Pierre Cot, ministre de l'air.

Le deuil de l'aviation française

A la suite de la catastrophe aérienne de l'avion *Emeraude*, toutes les réceptions officielles prévues en l'honneur de l'escadre transafricaine sont supprimées en signe de deuil.

LES VICTIMES

Le gouverneur général Pasquier

La fin tragique du gouverneur général Pierre Pasquier sera douloureusement ressentie en France, en Indochine et en Extrême-Orient, où, depuis la prise de possesion de son poste, il avait noué avec les chefs des grandes colonies étrangères voisines d'étroites relations d'amitié. Trente-cinq années de séjour dans les territoires de l'Union indochinoise, où il occupa tous les emplois administratifs, avaient, en effet, donné à Pierre Pasquier une connaissance approfondie des problèmes de la colonisation si multiples et si divers, et auxquels son intelligence avertie, sa grande culture, son expérience des hommes et des choses lui avaient permis d'apporter à tout moment des solutions humaines susceptibles de concilier sans heurts les intérêts souvent les plus opposés. La rude tâche dont il assumait les lourdes responsabilités s'était au cours des trois dernières années trouvée singulièrement compliquée par les effets d'une crise sans précédents, aigrissant les esprits, obligeant le chef à prendre des mesures quelquefois impopulaires, mais dont il savait heureusement corriger la sévérité par la sagesse de ses explications.

Contraint également en face d'une propagande néfaste et criminelle dans les milieux indigènes de réprimer les excès de quelques meneurs qui avaient, à Yen-Bay et ailleurs, troublé la paix de l'Indochine, le gouverneur général Pasquier, pour qui l'âme annamite n'avait pas de secrets, avait su faire preuve à la fois d'énergie et de clémence, et son action personnelle fut pour beaucoup dans la pacification des esprits.

On peut affirmer que, si aujourd'hui la colonie a retrouvé la tranquillité, c'est à lui qu'elle le doit.

Toutes ses qualités de « temporisateur » à la manière fabienne, Pierre Pasquier les avait trouvées dans ses origines provençales, et rien ne l'amusait plus que le titre d' « astucieux phocéen » dont le paraient ses amis et ses adversaires.

Il était né en effet à Marseille le 6 février 1877.

A 21 ans, breveté de l'Ecole coloniale il partait pour débuter comme chancelier stagiaire au Tonkin.

Administrateur adjoint au secrétariat civil le 1er janvier 1901, chef de cabinet du résident supérieur du Tonkin le 22 mai 1907, du gouverneur de la Cochinchine le 19 juillet 1907 et du gouverneur général de l'Indochine le 9 mars 1908, il était nommé administrateur de troisième classe le 1er avril de la même année à l'âge de 31 ans.

Le 1er janvier 1911, il passait à la deuxième classe et, trois ans plus tard, regagnait la France pour y remplir, à compter du 14 avril 1914, les fonctions de chef adjoint du cabinet du ministre des colonies.

Ce fut le seul poste qu'il occupa hors de notre grande colonie d'Extrême-Orient. Au début de 1917, il regagnait l'Indochine comme administrateur de première classe. Peu après, il était fait chevalier de la Légion d'honneur.

Résident supérieur de troisième classe en octobre 1919, de deuxième classe en février 1922, il parvenait en juin 1924 à la première classe. Il avait été, entre temps, promu officier de la Légion d'honneur en 1923, puis commandeur en 1926.

Le 23 août 1928, M. Pierre Pasquier était nommé gouverneur de l'Indochine en remplacement de M. Alexandre Varenne, député.

C'est pendant son séjour à Hué comme résident supérieur de l'Annam que Pierre Pasquier noue avec l'empereur Kaï Dinh les relations d'amitié qui firent de lui une sorte d'exécuteur testamentaire du souverain qu'il accompagna en France au lendemain de la guerre. Quelques mois plus tard, rentré dans sa capitale pour y mourir, l'empereur confiait à son ami le soin de veiller sur l'enfance et l'éducation de son jeune fils Bao Daï, dont le couronnement à Hué l'année dernière fut aussi celui de l'œuvre patiente et sacrée du dernier compagnon de son père.

Le gouverneur général de l'Indochine meurt au champ d'honneur victime de son engouement pour l'aviation en général et pour l'aviation coloniale en particulier.

Il avait été un des premiers à comprendre l'utilité des liaisons rapides entre la France et ses lointaines dépendances, et le premier aussi à les mettre à contribution pour les besoins de sa charge.

Déjà il avait profité du raid Paris-Hanoï-Paris effectué par les aviateurs Goulette et Lalouette pour les accompagner sur le chemin du retour. Depuis les deux pilotes avaient trouvé la mort dans des accidents différents et cette fatalité, tout en ne le décourageant pas, n'avait pas été sans impressionner profondément leur passager. Quelquefois dans des instants de conversation confiante que Pierre Pasquier réservait à ses amis, il lui arrivait d'évoquer, avec l'appréhension de l'avenir, le souvenir de ses deux compagnons. Mais la notion du devoir reprenait vite le dessus et derrière la bonhomie de son sourire le chef s'attachait à redonner aussitôt à chacun la foi dont il était lui-même profondément animé.

Rien d'ailleurs ne saurait mieux résumer ses conceptions que les dernières lignes du discours qu'il prononçait au mois de décembre dernier en ouvrant la session du conseil de gouvernement de l'Indochine :

« Quelques désastres que nous ait apportés la crise, elle n'aura pas été seulement destructive et nocive. Mieux que la prospérité, les épreuves rapprochent les hommes et les incitent aux collaborations fécondes.

» Certes, des manifestations comme celles de l'Exposition coloniale internationale inclinent l'une vers l'autre les populations qui s'ignorent, multiplient les points de rapprochement, font naître des sympathies. Mais ceci n'est que le crépi extérieur de l'œuvre; c'est le sacrifice qui en est le ciment jointif, qui fait la prise totale du bloc.

» La grande guerre a montré à nos soldats coloniaux le vrai visage de la France qui, en retour de leur sacrifice, a donné à ces primitifs, à ces isolés, le sens du progrès humain et une patrie.

» Et voici que la grande crise rapproche de nouveau dans un danger commun la métropole et les colonies. Souhaitons que de cette épreuve et des énergies, du désintéressement, des dévouements réciproques qu'elle suscitera sorte la France totale une et indivisible. »

M. Emmanuel Chaumié

M. Emmanuel Chaumié fils de M. Joseph Chaumié, sénateur et ancien ministre, et frère de M. Jacques Chaumié, ancien député, était né à Colayrac-Saint-Circq (Lot-et-Garonne), le 15 août 1890. Il fit la guerre dans la légion étrangère et fut blessé aux Dardanelles. Il servit également au cours des hostilités comme agent de liaison entre les états-majors russe et roumain.

C'est en cette qualité que, en compagnie de Robert de Flers, il s'acquitta avec succès de la périlleuse mission de rejoindre la Roumanie en traversant les lignes ennemies, ce qui lui valut la croix de la Légion d'honneur.

Après l'armistice, il devint rédacteur au service des œuvres françaises à l'étranger, au quai d'Orsay, puis fut élu député de Lot-et-Garonne, le 11 mai 1924. Il appartenait au groupe radical et radical socialiste de la Chambre. Il n'avait pas été réélu en 1928.

En août 1929, il fut nommé, par M. Laurent-Eynac, directeur de l'aéronautique marchande, en remplacement de M. Camerman, mis, sur sa demande, en congé hors cadres. Le 13 décembre 1932 il fut promu officier de la Légion d'honneur.

M. Chaumié était père de deux fillettes, âgées de trois et cinq ans. Ces deux enfants avaient été confiées à leurs grands-parents pendant l'absence de Mme Chaumié, qui avait tenu à accompagner son mari dans ce voyage vers l'Indochine, et a trouvé la mort à ses côtés.

M. Chaumié s'était voué avec passion à la tâche qu'il avait assumée : fournir à notre pays une aviation marchande qui fût une grande force nationale. Sa compétence, sa puissance de travail, ses talents d'organisateur étaient appréciés de tous et de récents débats, tant politiques que judiciaires dont il était sorti grandi avaient fait justice des imputations calomnieuses dont il avait été l'objet.

M. Maurice Noguès

M. Maurice Noguès, directeur de l'exploitation Air-France, né en 1891, à Rennes, n'était pas seulement un organisateur et un animateur, on le connaissait depuis longtemps comme l'un de nos meilleurs pilotes. Il avait obtenu le brevet de l'Aéro-Club à l'époque des Farman, des Blériot et des Wilbur Wright, sous le n° 114, en juin 1910. Il avait appris à piloter l'année précédente avec un avion de meeting qu'il avait acheté avec ses économies de jeune homme.

Au début des hostilités, il fut cependant réformé pour insuffisance cardiaque, mais il réussit à s'engager et il fut affecté à l'escadrille V. 107, puis passa à l'escadrille S. 73 comme pilote de chasse. Il termina la guerre avec deux blessures, la médaille militaire, la Légion d'honneur et cinq citations. La paix revenue, Maurice Noguès voulut orienter vers un destin nouveau sa carrière aéronautique. Engagé par la Compagnie internationale de navigation aérienne, alors à ses débuts, il en devint rapidement chef pilote.

Il contribua par ses nombreux voyages de reconnaissance à établir l'infrastructure des lignes aériennes de la *Cidna* sur les bases de sécurité indispensables.

Il pilota avec Martin, également disparu, l'avion trimoteur Caudron qui effectua, en novembre 1924, le premier voyage aérien Paris-Moscou, en compagnie de M. Jean Lefranc, secrétaire général de la Cidna, fils de M. Abel Lefranc, professeur au Collège de France. On se souvient également de l'accident d'aviation où périrent, près de Toul, MM. Jean Lefranc et Bokanowski, alors sous-secrétaire d'Etat à l'aéronautique.

Nommé chef d'exploitation de la Compagnie Air-Union en 1930, M. Maurice Noguès fut le premier à réaliser la liaison commerciale Marseille-Saïgon en une semaine, tenant les commandes tout au long du parcours. De retour à Paris, il organisa avec M. Allègre, aujourd'hui directeur général de l'Air-France, le réseau d'Indochine, le plus long du monde. Avant la fusion des cinq compagnies il avait, au printemps dernier, entrepris une randonnée touristique à travers le Sahara, le Maroc, la Mauritanie et l'A. O. F., emmenant à son bord M. Roume, gouverneur général des colonies, président du conseil d'administration de l'Air-France, et Mme Allègre.

Officier de la Légion d'honneur, M. Maurice Noguès avait été nommé en septembre dernier administrateur d'Air-France. Il avait à son actif 3.500 heures de vol.

Le capitaine Brusseaud

Le capitaine Brusseaud, officier d'ordonnance du gouverneur général Pasquier, qui a trouvé la mort à côté de son chef, était un jeune officier plein d'avenir et qui avait déjà en maintes circonstances donné les meilleures preuves de son courage et de ses qualités. Sorti de Saint-Cyr dans la promotion du « Souvenir », il avait fait ses premières armes au Maroc, pendant la guerre du Rif. Blessé, promu capitaine au choix, il remplissait auprès du gouverneur général qui l'appréciait comme un fils, les délicates fonctions de secrétaire et quelquefois pour les questions militaires de conseiller avisé.

M. Balazuc

M. Balazuc, directeur du service technique de la Compagnie Air-France, capitaine de frégate de réserve, breveté de l'Ecole de guerre, diplômé de l'Ecole supérieure d'électricité, était un technicien d'une grande valeur morale.

Comme officier de marine, il s'était spécialisé dans toutes les questions concernant les sous-marins. Son esprit pratique lui avait suggéré des modifications aux appareils de bord et la mise au point des hélices.

L'Air-France, sûre de sa compétence, lui avait confié le poste important de directeur technique. M. Balazuc était marié et père de deux enfants.

M. Larrieu

Ancien officier de marine, devenu journaliste, M. Larrieu était accrédité, en cette qualité, au quai d'Orsay et au ministère de l'air. S'intéressant vivement aux question aéronautiques, il avait déjà effectué, en juillet dernier, le trajet Paris-Hanoï et retour dans un avion de la Compagnie Air-France et avait remis, à son retour, un rapport très documenté sur la ligne. Le voyage de l'*Emeraude* devait lui fournir l'occasion d'un rapport supplémentaire. Collaborateur de différents journaux, M. Larrieu avait publié notamment, il y a quelques mois, dans l'*Ere nouvelle*, sous le pseudonyme de Peregrinus, une série d'articles sur la défense nationale. Notre confrère était âgé de 35 ans.

Le pilote Launay

M. Launay, le pilote de l'*Emeraude*, l'un des plus anciens aviateurs de ligne, avait fait partie du personnel navigant de la Compagnie internationale de navigation aérienne avant de passer à l'Air Orient et à Air France. Il réunissait toutes les qualités propres à un excellent pilote : habileté, sang-froid, prudence. Il connaissait bien la ligne d'Indochine, qu'il avait maintes fois parcourue comme pilote à l'Air Orient.

Choisi pour les premiers voyages de l'*Emeraude*, il l'avait conduit successivement à Dakar et à Alger dans des temps records. L'avion avait, entre ses mains, effectué, dès sa sortie d'usine, plus de 200 heures de vol. M. Launay, âgé de quarante ans, chevalier de la Légion d'honneur et médaillé militaire, totalisait près de 5.000 heures de vol.

Le mécanicien Crampell

Le mécanicien Crampell, qui avant la création d'Air France, appartenait à Air Orient, était considéré comme l'un des meilleurs mécaniciens de la compagnie. Il faisait depuis longtemps déjà, ainsi que le radiotélégraphiste Queyrel, équipage

3. — LE TEMPS. — 17 janvier 1934

FEUILLETON DU Temps

DU 17 JANVIER 1934

LA MUSIQUE

A L'OPERA-COMIQUE : représentations du « Barbier de Séville », opéra-bouffe en quatre actes, d'après Beaumarchais, adaptation de Castil-Blaze, musique de Rossini.

AU THEATRE DES CHAMPS-ELYSEES : les Ballets Jooss : « les Héros » (« Sept chasseurs »), burlesque chorégraphique en trois scènes d'après un conte des frères Grimm, musique de Purcell, adaptée par M. Fritz-A. Cohen; « la Grande ville », petit conte en trois scènes de M. Kurt Jooss, musique de M. Alexandre Tansman; « Un bal dans le vieux Vienne », ballet de M. Kurt Jooss, musique de Joseph Lanner; première représentation du « Fils prodigue », légende dramatique en deux actes et six tableaux de M. Kurt Jooss, musique de M. Fritz-A. Cohen.

AUX BOUFFES-PARISIENS : première représentation de « le Bonheur, mesdames », comédie musicale en deux actes et quatre tableaux de M. Francis de Croisset, couplets de M. Albert Willemetz sur des airs de M. Christiné.

A L'ALHAMBRA : reprise des « Mousquetaires au couvent », opérette en trois actes de Paul Ferrier et Jules Prevel, musique de Louis Varney.

Les récentes manifestations du théâtre lyrique ne sont que de second plan. C'est pourquoi je me suis cru autorisé à en retarder l'analyse. On ne trouve à se prendre qu'à l'originalité de jeu apparue dans les spectacles des ballets Jooss. Sur les autres scènes musicales, l'ancien système continue d'être en crédit et en honneur.

Après l'Opéra, le théâtre de la Porte-Saint-Martin et le théâtre des Champs-Elysées, l'Opéra-Comique nous convie, à son tour, à l'audition du *Barbier de Séville*. Jamais la grâce du léger chef-d'œuvre de Rossini n'a été si bien proclamée de tous côtés. Directeurs et chanteurs des bords les plus opposés s'en sont engoués depuis quelques mois. Ils se sont disputés pour nous restituer, en des interprétations diverses, l'invention alerte et le charme piquant de l'opéra-bouffe rossinien.

A l'Opéra-Comique, où la version française nous a été conservée avec ses écarts, ses modifications et ses coupures déjà signalés, et qui sont maintenant de tradition, la représentation n'offre d'intérêt qu'en ce qui touche la distribution des rôles. Mme Vina Bovy incarne, avec un éclat tout théâtral, une Rosine enhardie, attaquante. Elle se couvre des habiletés qu'elle a acquises dans l'exercice prolongé de sa profession.

Pour avoir un exemple de sa manière, il suffit de l'écouter quand elle détaille le premier air de son rôle. Au lieu de broder, assise devant son tambour, elle s'avance vers la rampe, et chante cet air au public. En outre, elle s'exprime, dans ce passage, en italien.

Il faudrait témoigner de plus de logique en cette circonstance. Ou l'on nous fait entendre la version originale et, dans ce cas, on rétablit les récitatifs et les airs supprimés et on interprète toute la pièce en italien. Ou bien on adopte la version du répertoire de la salle Favart, avec les répliques empruntées au texte de Beaumarchais, et l'on joue la comédie entière dans notre langue.

Mme Vina Bovy s'est arrêtée à un moyen terme. Au début du deuxième acte et à la leçon de chant du troisième acte, elle a débité en italien ici l'air très connu du *Carnaval de Venise*, là l'air de Rosine: « Rien ne peut changer mon âme. »

Après tout, Mme Bovy est peut-être plus érudite qu'on ne croit. Elle a, sans doute, jugé, comme les musicologues lettrés, que la traduction de Castil-Blaze est détestable et qu'à cet endroit, en particulier, les paroles françaises sont en opposition avec le sens de la musique de Rossini. Elle a donc préféré revenir au poème primitif de Sterbini. Intention louable, mais qui crée une étrange disparate dans le spectacle.

Il reste que Mme Vina Bovy est une cantatrice vaillante, mordante et rompue au métier Ses dons et son adresse doivent éclater avec plus d'avantage dans d'autres rôles du répertoire. Malgré le grand succès qu'elle a obtenu dans le *Barbier de Séville*, elle conviendra elle-même qu'elle n'a pas la malice innocente de Rosine, ni sa sensibilité fraîche et éveillée.

Les rôles masculins sont remplis avec une parfaite distinction. M. Louis Arnault chante avec infiniment de goût les cavatines d'Almaviva M. Claude Got dessine non sans verve la caricature de Basile. Sous les traits de Bartholo, M. Musy déploie l'irréprochable technique qui lui est coutumière. M. Lanzone possède un puissant baryton, mais n'est pas toujours en mesure. L'exécution orchestrale de M. Tullio Serafin nous avait laissé une impression que M. Paul Bastide n'a pas encore su effacer. Grâce au maestro transalpin, les phrases mélodiques de Rossini glissaient, ondulaient, voltigeaient, étincelaient, entouraient les personnages de je ne sais quelles écharpes pailletées.

Il y a environ huit mois, j'ai essayé d'apprécier avec équité les spectacles curieusement suggestifs présentés à la salle Pleyel par M. Kurt Jooss. La compagnie des danseurs d'Essen n'a pas cessé depuis d'apprendre, de s'épurer, de se retremper, de se transformer.

M. Kurt Jooss ne se pose plus tant en rénovateur naïvement séditieux. Il est venu jusqu'à honorer la danse classique dans quelques-uns de ses principes. Cédant à des raisons finement déduites, il ne s'aventure plus dans les voies modernes, qui lui sont chères, sans prendre ses sûretés du côté d'une tradition largement comprise.

Son répertoire, qui comprenait, à la salle Pleyel, la fameuse *Table verte, la Grande ville, Un bal dans le vieux Vienne, Pavane pour une infante défunte*, a été enrichi, au théâtre des Champs-Elysées, par l'apport de deux ballets nouveaux, *les Héros* (*Sept chasseurs*) et *le Fils prodigue*. Le scénario des *Héros* a été inspiré d'un conte assez anodin des frères Grimm. Voici comment il est arrangé sur la scène des Champs-Elysées.

Malgré les reproches véhéments de leurs épouses respectives, le maréchal, le fermier, le cordonnier, le tailleur et le clerc d'une petite ville allemande s'enivrent chaque jour de bière dans une taverne. Un jeune désœuvré s'associe à leurs débauches. Pourtant, il aime la fille de l'aubergiste et en est aimé. Les parents de la jouvencelle s'opposent au mariage. Un monstre ravage, dit-on, la contrée. Les femmes font honte à leurs maris de leur dissipation et de leur lâcheté. Les sept hommes s'arment d'une immense hallebarde et vont à la rencontre du dragon. Au-dessus d'un buisson, ils voient poindre une étrange coiffure. Ils tremblent d'épouvante. L'être mystérieux n'est qu'une jeune femme fort accorte. Les chasseurs se rassurent, font volte-face et, un à un, se mettent à la poursuite de la ravissante créature. Seul, l'amoureux de la fille de l'aubergiste demeure, glacé d'effroi, auprès de la longue hallebarde. Tout à coup, surgit un ours blanc, dressé par un Bohémien, et qui s'est échappé. L'animal se précipite sur la hallebarde et s'enferme. Les chasseurs portent en triomphe le jeune homme, auquel l'aubergiste accorde enfin la main de sa fille. A leur retour dans la cité, les chasseurs couards sont acclamés comme des héros. Ils recommenceront en toute quiétude leurs beuveries.

On ne sait trop pourquoi M. Fritz-A. Cohen s'est avisé d'adapter à cette farce la musique de l'illustre compositeur anglais Henry Purcell. Le genre dont faisait profession le grand organiste de Westminster ne s'accorde nullement avec le burlesque chorégraphique de M. Kurt Jooss. L'action se déroule devant une toile de fond noire sur laquelle on plaque des bouts de décors découpés. Les costumes ne manquent pas de pittoresque.

Avec *le Fils prodigue*, M. Kurt Jooss semble moins persévérer dans sa ligne. Il rattache à certaines formules pénétrantes du ballet académique ses procédés et ses trouvailles. Sous le coup de nouvelles contraintes, ses desseins sont encore imparfaitement exécutés.

La légende dramatique, *le Fils prodigue*, est imitée de fort loin de l'œuvre de M. André Gide. Le fils prodigue, dévoré par la passion de l'aventure, abandonne, malgré les supplications de sa mère, le foyer familial. Il rencontre en route un homme gris qui l'accompagnera dans ses voyages. Après maints exploits désordonnés, l'intrépide coureur conquiert l'amour d'une jeune reine et est appelé à monter sur un trône. Sa tyrannie et sa corruption sont telles que ses sujets se révoltent. Il est obligé de renoncer à la couronne et de s'enfuir. Défait, misérable, mortellement affligé, il revient à son premier gîte. Ses parents le recueillent avec bonté.

La musique de M. Fritz-A. Cohen est adroitement construite et développée. Elle ne révèle pas une personnalité absorbante. Son principal mérite consiste dans son rythme divers et appuyé. De plus, elle encadre en perfection les épisodes de la pantomime, ingénieusement concertés.

Les danseurs d'Essen se ressentent nécessairement de leur technique encore défectueuse et de la pauvreté de leur vocabulaire chorégraphique. La tradition à laquelle ils s'assujettissent par moments leur est une gêne évidente. Ils ne font qu'ébaucher assez maladroitement les sauts, les tours et les mouvements de la syntaxe de ce qu'André Levinson appelait « le ballet blanc ». Leurs faibles s'accusent par contraste.

Il y a néanmoins de belles parties dans cette chorégraphie du *Fils prodigue*, pleine de raideurs et de sécheresses et qui rappelle, par plusieurs coins, l'ouvrage de M. Serge Prokofieff, joué aux ballets russes de Diaghileff. Les figures sont groupées avec harmonie et intelligence. Une originalité de style, née de notre civilisation, s'y marque. Dans chaque scène, on distingue un réalisme d'une rude saveur. Le rideau sombre du dernier plan, devant lequel on place les morceaux de puzzle des décors, correspond aux surfaces noires des deux pianos. Toutes les lumières s'éteignent aux baissers de rideau et se rallument par à-coups, faisant surgir le début de chaque scène, comme dans une brusque vision.

Peut-on donner le nom de divertissement à ce spectacle trouble, saccadé, poignant, violent ? Ne sommes-nous pas en présence d'une théorie saltatoire hasardée et assez simpliste dans ses données ? L'expression est proche de la vie et, par la frénésie, l'exaltation des interprètes, va souvent à l'émotion brutale. Les éloges qu'on accorde à M. Jooss se justifient mieux dans l'ensemble que dans le détail.

Quoi qu'il en soit, les danseurs de M. Kurt Jooss ont fait leurs preuves et conquis leur rang. Ils savent masquer le gros de leur jeu par leur sens musical frappant, par leur ardent labeur, par leurs convictions intellectuelles, par leurs vues esthétiques modernes. Tous leurs efforts vers le mieux ne servent qu'à démontrer que les danseurs de la « Volkwangbüne » ne disposent que du strict indispensable de technique. Leur instinct l'emporte sur leur science. Si altérées, forcées, risquées, que soient leurs transpositions plastiques, il y a intérêt à les étudier.

Depuis que M. Jean Cocteau a pris pour thème des *Mariés de la tour Eiffel* la mode de 1900, une sorte de courant s'est créé vers l'époque de l'Exposition universelle. Au théâtre, au music-hall, au cinéma, on a inlassablement évoqué cette période, peut-être ridicule à nos mœurs, mais où il faisait bon vivre. *Le bonheur, mesdames !* qu'on vient de remonter avec toutes sortes de soins sur la scène des Bouffes-Parisiens, est, du moins, un ouvrage véritable du début du siècle et porte bien sa date. Une impression d'autant plus vive et attendrir nous en vient que chaque acte est traversé par des chansonnettes égrillardes, allègres et des valses enlevantes. M. Henri Christiné les écrivit en ce temp-là. M. Albert Willemetz les a spirituellement ressuscitées pour la circonstance.

Je n'ai pas à juger ici la comédie de M. Francis de Croisset. Je n'envisagerai très rapidement que l'interprétation vocale. M. Michel Simon chante, comme il joue, avec une simplicité amusante, et dans un excellent style de basse bouffe. Mme Suzanne Dantès, qui a un joli timbre, se familiarise peu à peu avec la science du chant. Mme Jeanne Véniat, d'une autorité bouillante, ferait une dugazon accomplie. La pétulante Mlle Arletty se sert à merveille de sa voix acide. Quant à M. Koval, nul ne détaille plus adroitement que lui un couplet. L'orchestre est sous la direction souple et animée de M. Marcel Cariven. Cette facture théâtrale, où l'agrément a sa grande part, nous reporte plus loin encore qu'en 1900. Nous revenons au charmant vaudeville d'il y a cent ans.

La reprise des *Mousquetaires au couvent* sur la belle scène de l'Alhambra ne m'a semblé qu'un point d'appui pour les représentations ultérieures d'autres opérettes, plus accommodées à l'état présent. Le livret de Paul Ferrier et Jules Prevel est bien éventé, passé. L'instrumentation de la musique de Louis Varney aurait besoin, de son côté, d'être retouchée. On ne s'y est employé, cette fois, que très timidement. Les décors, aux valeurs bien posées, ont, seuls, de la fraîcheur.

L'exécution se soutient grâce à Mlle Jane Montange, qui possède un soprano pur, léger, exquis, et qu'elle mène savamment. Mlle Simone Rouvière a une rieuse jeunesse, et Mlle Mariette Dechesne de l'entrain. MM. Georges Foix, Victor du Pond et Marcel Laroche paraissent entraînés de longue main à leurs rôles. A la tête de l'orchestre, M. Edouard Bervilly fait valoir son engageante maîtrise. Le public populaire ne se défend d'ailleurs pas d'un certain enthousiasme pour *les Mousquetaires au couvent*, qu'il a déjà pu goûter en tous lieux.

Les derniers fastes de notre dramaturgie lyrique n'appellent pas de longs commentaires. Ils n'abondent pas en conceptions neuves ni en révélations. Souhaitons, en ce début d'année, que nos directeurs se décident à accepter les progrès modernes et que l'art intervienne davantage dans leurs industrieux projets.

HENRY MALHERBE.