

Zeitschrift: Jahresbericht der Geographischen Gesellschaft von Bern
Herausgeber: Geographische Gesellschaft Bern
Band: 6 (1883-1884)

Artikel: Conférence sur l'Égypte
Autor: Borel, Louis
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-321202>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 30.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Beilage Nr. 12.

Conférence sur l'Egypte.

Par M. Louis Borel, le 3 juin 1884.

I. De Marseille à Alexandrie.

Je me suis embarqué à Marseille le 6 décembre à bord du „Péluse“, paquebot des Messageries maritimes. Ce navire d'assez fort tonnage, mais d'un modèle déjà ancien, est cependant très bien aménagé pour le confort des passagers. Les cabines sont spacieuses et très propres, la nourriture bonne, le service ne laisse rien à désirer. Le matin à 8 heures on sert le café au lait, à 10 heures un copieux déjeuner, on lunche à midi, on dîne à 5 heures et à 8 heures du soir on prend le thé avec des biscuits. Ces nombreux repas sont organisés en vue de vous faire passer le temps. Les officiers du bord, en général fort aimables, y contribuent de leur côté en faisant la causerie sur le pont avec les passagers ou en organisant des jeux. Le hasard voulut que la première personne que je vis en arrivant sur le bateau fut un jeune Egyptien, étudiant en droit, que j'avais connu au quartier latin et qui rentrait au Caire après avoir fini ses études.

Nous quittâmes le port de la Joliette à midi et, le lendemain matin, après avoir doublé le Cap Corse, nous passions entre la Corse et l'île d'Elbe, puis à portée de fusil des petites îles Pianosa et Formica, que nous laissâmes à notre droite. Quelques heures plus tard le Péluse passait entre l'île de Monte-Cristo et l'île de Giglio. Toutes ces îles rocheuses et dépourvues de végétation ressemblent beaucoup aux sommités élevées de notre Jura. Le lendemain à 11 heures du matin nous entrions dans le port de Naples où le „Péluse“ fit escale jusqu'à 4 heures de l'après-midi. Le jour suivant, après avoir passé en vue du Stromboli, on s'engagea dans le détroit de Messine par une journée splendide. Vers midi nous étions déjà assez éloignés des côtes de la Calabre, lorsqu'une avarie à la machine obligea le Commandant à regagner le port de Messine.

Nous en repartîmes vers les 8 heures du soir, après avoir subi un retard de huit heures. Deux jours plus tard nous passions en vue

de l'île de Candie et enfin après huit longs jours de traversée, pendant lesquels plusieurs passagers et passagères avaient été passablement éprouvés par le mal de mer, nous arrivâmes en vue d'Alexandrie. La première chose qu'on aperçoit de la mer, c'est la grande colonne de Pompée, puis en approchant on voit se dresser les mâts des navires du port, qui semblent fichés dans le sable et font ressembler la ville d'Alexandrie à un paquet d'aiguilles piquées sur une pelote jaune. Des moulins à vent et quelques mosquées couvrent les hauteurs voisines de la ville à notre droite, à notre gauche un phare moderne s'élève sur le rocher de Pharos, qui a donné son nom à l'institution elle-même.

Après une mauvaise traversée, on est du reste moins sensible à l'aspect original de la ville qu'à la perspective d'une nuit sans roulis et sans mal de mer. Les passes à l'entrée du port d'Alexandrie sont rendues très dangereuses par de nombreux rochers à fleur d'eau et indiqués seulement par quelques petites balises en fer, qui sont très difficiles à distinguer quand la mer est mauvaise. Nous sommes donc obligés d'attendre le pilote arabe qui arrive avec sa petite barque. Le Musulman se place sur la passerelle à côté du capitaine. Le grand turban blanc, les amples vêtements du premier, forment avec la casquette bleue et l'uniforme galonné du second, un contraste qui n'est pas à l'avantage de l'Europe. On admire la belle et sérieuse figure de l'Arabe qui promène sur la mer un regard attentif comme sur un livre connu, mais difficile. On avance prudemment, tour à tour on fait machine en avant, et on ralentit son mouvement, enfin on stoppe, nous sommes dans la rade d'Alexandrie.

II. Alexandrie.

Le port d'Alexandrie est l'un des plus grands et des plus fréquentés de la Méditerranée, il est encaissé entre la cité et la presqu'île qui réunit l'île de Pharos au continent. Aussitôt arrivé, le bateau est entouré d'une multitude de barques arabes, l'escalier est à peine descendu que le pont est pris d'assaut par une nuée d'indigènes qui s'arrachent les bagages, les descendent dans leurs embarcations et vous débarquent à l'entrée des bâtiments de la douane. Les formalités de la douane une fois terminées, les âniers se disputent les nouveaux débarqués avec des gestes frénétiques et des cris étourdissants, les porteurs et les cochers s'empres- sent également autour de vous, et la gravité orientale n'est représentée que par les chameaux qui attendent les bagages des voyageurs, et qui, au dessus de la multitude agitée, élèvent leur long col et leur figure ennuyée. Quand on commence à se remettre du

premier désordre de l'arrivée, quand on a pu choisir une voiture au milieu du troupeau serré que les âniers précipitent sur le voyageur assourdi par leurs clameurs et menacé par leur empressement, on commence à regarder autour de soi et à observer la ville dans laquelle on vient de débarquer.

Alexandrie n'est pas une ville orientale proprement dite, c'est un mélange d'Orient et d'Occident, où cependant le caractère européen tend de plus en plus à prendre le dessus. Les rues de la vieille ville arabe ne sont pas pavées, ensorte que pendant la saison des pluies elles sont d'une saleté extraordinaire et presque impraticables. Les maisons sont bâties ou en briques ou en argile rouge ou encore en molasse blanche. Elles n'ont jamais plus de deux étages; le toit fait plate-forme, les portes sont toujours fermées du côté de la rue et les fenêtres sont toutes grillées. Les bâtiments qui valent la peine d'être visités sont : le nouveau palais du vice-roi, les bâtiments de la douane, l'arsenal de la marine, le palais de justice etc. etc.; ils ont été pour la plupart construits par Méhemmed-Ali.

La ville est fortifiée du côté de la mer comme du côté du continent, un des forts les plus importants est celui qui est situé sur l'ancienne île de Pharos. Ce fort que j'ai visité a beaucoup souffert pendant le bombardement et c'est par un heureux hasard que le grand phare d'Alexandrie situé derrière lui n'a pas été atteint.

Le quartier européen, au milieu duquel se trouve la place des consuls, jadis si belle, est actuellement bien délabré. A droite, à gauche on ne voit que les ruines d'immenses bâtiments, des amas de pierres et des décombres d'où s'élève, au milieu de la place, la statue équestre en bronze de Méhemmed-Ali, le fondateur de la dynastie actuelle. La rue de Sésostris, l'une des plus belles de la ville, présente le même aspect, cependant plusieurs édifices ont été épargnés, comme le palais de justice, les églises, l'hôtel de la poste etc. et différentes grandes maisons européennes situées à une certaine distance de la Place des consuls.

Malgré tout la ville présente encore l'animation d'une grande ville de commerce; partout de grandes affiches indiquent les firmas d'importantes maisons de commerce, anglaises, françaises, grecques etc. La circulation est très forte dans les rues du quartier européen, les bourricos, les voitures de place se croisent incessamment avec des camions chargés de marchandises venant du port, ou avec des files de chameaux, qui par leur marche lente occasionnent souvent des encombrements dans les rues trop étroites. Ici la vie européenne s'est très développée, l'éclairage au gaz est installé partout, des

magasins luxueux, des cafés à l'européenne, des théâtres, des cafés-concerts, de grands hôtels; des clubs et des sociétés etc. etc. Le grand café Paradis entretient en hiver un orchestre de jeunes virtuoses allemandes et ce n'est pas l'une des choses qui frappent le moins l'étranger à son arrivée, que de trouver au milieu de la vie orientale ce produit de la civilisation cosmopolite européenne.

Chaque pays commerçant d'Europe a une petite colonie à Alexandrie sous la surveillance d'un consul. Toutes les religions jouissent ici de la même liberté et d'une égale protection, presque chaque secte chrétienne a son église. Les Juifs ont plusieurs synagoges et les Musulmans plus de trente mosquées. Même notre petit pays est bien représenté à Alexandrie; les commerçants suisses y ont fondé pour l'éducation de leurs enfants une école spéciale, dans laquelle, à côté de l'allemand et du français, les élèves apprennent les langues du pays.

Les riches habitants européens se sont bâti de belles maisons de campagne dans les environs de la ville; à quelques kilomètres à l'Est de celle-ci et relié avec cette dernière par une ligne de chemin de fer privée, se trouve Ramleh, composé d'une quantité de villas entourées de magnifiques jardins. Entre la ville et Ramleh on voit un immense palais vice-royal, dans lequel sont casernés plusieurs régiments de troupes anglaises.

La population indigène d'Alexandrie est à peu près 3 fois aussi nombreuse que la population étrangère, et se compose essentiellement d'éléments turcs et arabes auxquels on peut encore ajouter les nombreux représentants des tribus les plus variées de l'Afrique. La majeure partie de cette population demeure dans de misérables masures faites en argile. Le nombre des habitants d'Alexandrie est à peu près de 250,000 dont environ 55,000 européens, principalement des Grecs, des Italiens et des Français. Je vous ai dit que j'avais fait route avec un jeune Egyptien de ma connaissance. A peine débarqué il m'emmena faire visite à ses nombreux amis parmi les employés du gouvernement khédivial. Notre première visite fut au gouverneur de la ville, qui nous reçut dans son palais, entouré de ses fonctionnaires subalternes. Après la présentation d'usage et après que nous eûmes salué à l'orientale en mettant la main gauche sur la poitrine et en nous inclinant, on nous servit le café traditionnel. S. A. le gouverneur assis les jambes croisées sur un divan et sa stambouline *) boutonnée jusqu'au menton, le darbouche **) sur la

*) Tunique noire des fonctionnaires turcs.

**) Fez turc qui est la coiffure de tous les fonctionnaires égyptiens.

tête, questionna en arabe mon camarade sur les études qu'il avait faites à Paris. Notre deuxième visite fut au palais de justice où nous rencontrâmes plusieurs jeunes avocats arabes que nous avions connus à Paris. Cet édifice dont j'ai déjà parlé, est une grande construction européenne située sur l'un des côtés de la Place des consuls; c'est l'un des rares bâtiments qui ait été épargné lors des événements de 1882. Un fort détachement anglais du „Ring's Royal Rifles“ formait la garde du palais, offrant un contraste singulier avec la garde égyptienne vêtue à l'européenne et coiffée du darbouche.

Le deuxième jour après mon arrivée, j'allai voir la fameuse colonne de Pompée, qui s'élève majestueusement sur une colline de ruines, au Sud de l'enceinte actuelle; elle est en granit rouge et mesure 32^m de hauteur sur 2^m 50 de diamètre. La première chose qu'on remarque en approchant du monument ce sont des noms propres tracés en caractères gigantesques par des voyageurs. Rien de plus niais que cette stupide détérioration des monuments antiques. Sur le fût de la colonne on peut encore lire indistinctement les noms des 6 officiers et des 200 soldats français tués à la prise de la ville en 1798 et que le général Bonaparte fit enterrer dans le voisinage. Cette colonne porte improprement le nom de Pompée, elle a été érigée en l'honneur de Dioclétien par Publius, préfet d'Égypte.

Alexandrie est aujourd'hui une ville de commerce. C'est elle qui met en communication l'Europe avec une partie de l'Afrique et de l'Asie et elle semble réservée à un grand rôle quand la civilisation se sera développée et assise dans ces pays. L'ouverture du canal de Suez et la concurrence de Port-Saïd ne paraissent pas avoir été préjudiciables au commerce alexandrin, qui, au contraire, n'a fait qu'augmenter considérablement depuis que le commerce du coton y a pris de l'importance après la guerre d'indépendance de l'Amérique du Nord.

III. D'Alexandrie à Ismaïlia.

D'Alexandrie je me rendis à Ismaïlia par chemin de fer. Naturellement que pour traverser cette contrée aussi curieuse que riche, je m'arrangeai pour faire le trajet de jour. Les employés du chemin de fer savent presque tous l'Anglais ou le Français, je n'eus donc pas de peine à me faire comprendre et je pris mon billet directement jusqu'à Ismaïlia. Cependant les monnaies les plus diverses ayant cours en Égypte, il faut bien faire attention de ne pas se laisser voler, quant à moi, j'eus beaucoup de peine à m'y mettre et plusieurs fois je me suis trouvé très ennuyé quand il s'agissait de payer un billet de chemin de fer. La gare d'Alexandrie est une

construction tout-à-fait européenne, tout le service y est fait par des Arabes habillés à l'européenne et coiffés d'un darbouche.

Quelques minutes après le départ du train, j'ai eu pour la première fois la vue de la terre fécondée par le Nil. A notre gauche nous côtoyions le Mahmoudieh, grand canal d'eau douce qui amène l'eau du Nil depuis Atfé à vingt lieues à l'Est d'Alexandrie et procure à la ville l'eau et la navigation, qui lui manqueraient sans lui. Ce canal est sillonné de barques arabes qui amènent à Alexandrie les marchandises venant de l'Est et du Sud du Delta. A notre droite le lac Maréotis, jadis rempli d'eau douce et qui donnait à Alexandrie d'excellente eau et beaucoup de poisson. Les eaux de la mer y ont fait invasion au commencement du siècle, quand les Anglais ont rompu les digues d'Aboukir par mesure stratégique.

Pour qui n'a pas vu de ses yeux le Delta du Nil, il est difficile d'en donner une idée meilleure, qu'en les comparant à nos marais les plus fertiles et les mieux cultivés. Le sol est parfaitement uni, c'est le Nil qui le nivelle par le dépôt annuel de son limon bienfaisant qui donne au sol l'aspect général d'un terreau très gras et bien fumé.

Des rigoles sans nombre et des canaux plus ou moins larges font pénétrer les eaux partout et les conservent encore quelques temps après que le fleuve s'est retiré. C'est un immense réseau hydraulique, dont la Basse-Egypte est couverte tout entière; et ces irrigations aussi faciles que fécondes sont pratiquées sur toute la surface que le fleuve peut atteindre. Les rives du Nil sont à perte de vue des plaines parfaitement régulières, dont la monotonie n'est interrompue que par des bouquets d'élégants palmiers et par des villages de fellahs, bâtis en limon et en briques séchées au soleil. La forme de ces pauvres habitations a quelque chose de grandiose lorsque le soleil se cachant derrière elles, leur fait prendre à distance l'aspect des grands monuments pharaoniques. La première station un peu importante est Damanhour où le train s'arrête quelques minutes.

Aussitôt arrêté, le train est envahi par des jeunes filles qui viennent offrir aux voyageurs de l'eau fraîche contenue dans des gargoulettes en grès. Moïa, Moïa sur tous les tons, veut dire de l'eau. Les voyageurs indigènes en font une grande consommation à toutes les gares, les européens achètent plutôt des mandarines qui sont très bon marché et sont excellentes. On nous offre aussi des œufs durs et des poissons frits, qui n'ont pas l'air très appétissants. A l'exception d'une classe de voitures découvertes pour les voyageurs les plus pauvres, les wagons égyptiens sont dans le genre

des wagons bernois, ils n'en diffèrent que par leur saleté. Le fond du wagon et même les banquettes sont couverts de pelures d'oranges, de coquilles d'œufs, d'arêtes de poissons, en un mot de détritus de nourriture de toute espèce. Les arabes mangent, boivent et fument pendant tout le trajet d'une gare à l'autre, mais ils ne leur viendrait jamais à l'esprit de jeter les restes de leur repas par les fenêtres, ils laissent tout dans le wagon et le transforment en une écurie au bout de quelques instants.

Damanhour est une petite ville de fellahs sans importance. A quelque distance de la gare et à cheval sur la ligne de chemin de fer, nous voyons les ouvrages fortifiés élevés par les troupes d'Arabi Pascha après leur départ d'Alexandrie. Ces ouvrages en terre sont très bien exécutés, et, bien armés comme ils l'étaient, auraient pu arrêter l'envahisseur pendant longtemps. Depuis ici la campagne est admirablement cultivée, des petits canaux d'irrigation longent des deux côtés la voie ferrée. Des fellahs souvent presque nus sont occupés tout le long de ces canaux à élever l'eau par des moyens très primitifs, pour la déverser dans de petits canaux d'irrigation plus élevés que les premiers, car le Nil, en s'abaissant, s'éloigne toujours plus de la surface du sol qu'il doit féconder. Pour l'amener à une hauteur convenable, on emploie deux moyens, l'un le plus imparfait est le travail de deux hommes abaissant ensemble un levier qui se relève par l'effet d'un contre-poids placé à l'une de ses extrémités, tandis qu'à l'autre bout, un récipient en cuir se remplit et se verse tour à tour dans la rigole. Le mouvement régulier et silencieux de ces hommes bronzés arrête l'œil du voyageur. Ce procédé si primitif qu'on appelle Chadouf, emploie beaucoup de force sans grand résultat. Un autre système, un peu meilleur, porte le nom de Sakyeh ou roue à pots. Cette machine est mise en mouvement par des buffles et les vases en grès attachés sur toute la périphérie de la roue, vont chercher l'eau dans les canaux et l'élèvent à la surface du sol, où elle est déversée par l'inclinaison des vases. J'ai vu sur le même trajet, dans différents endroits, des locomobiles qui remplacent avantageusement ces systèmes primitifs d'irrigation, pour envoyer l'eau dans les cultures de grands propriétaires.

A l'époque de mon voyage (au mois de décembre), on récoltait le coton; des files de chameaux cheminaient les uns derrière les autres, chargés de coton, sur les petites digues qui bordent les canaux. A l'approche du train nous vîmes plusieurs chameaux s'épouvanter et lancer leur cargaison dans le canal, d'autres se sauvaient à travers les champs cultivés, poursuivis par leurs conducteurs.

J'avais fait connaissance dans le train avec une actrice et deux acteurs français qui se rendaient à Port-Saïd par Ismaïlia. Ces compagnons de voyage avaient déjà fait quelques fois la route et furent pour moi une vraie source de renseignements. Je n'avais pas eu la précaution de me munir de vivres avant mon départ d'Alexandrie, or cela est nécessaire dans ce pays pour les longs trajets. Ces voyageurs m'invitèrent à faire la popote avec eux, ce que j'acceptai avec plaisir. En Orient les relations entre européens sont très faciles, en voyage la glace est bientôt brisée et on a bien vite fait connaissance.

Quelques heures après notre départ de Damanhour le train arriva à la gare de Tantah, ville assez importante qui compte environ 60,000 habitants. Elle est située sur une colline à gauche de la station, plusieurs beaux minarets blancs s'élancent élégamment par dessus les maisons et les palmiers des jardins. A notre arrivée une foule bigarrée et une longue file de chameaux portant de beaux palanquins, circulaient gravement le long d'un petit chemin qui se rend à la ville. Le conducteur qui parlait quelques mots d'anglais, nous expliqua que c'était une noce arabe.

A Benha-Asl on quitte la ligne du Caire pour prendre la direction de l'Est. A Zagazig nous nous arrêtons pendant 30 minutes devant une fort belle gare, pourvue d'un buffet comme en Europe. Je profitai du temps d'arrêt pour jeter un coup d'œil sur la ville dont on aperçoit de la gare les principaux établissements. Elle est assez grande et très populeuse, on y remarque plusieurs grandes et belles maisons et des usines à égrainer le coton qui paraissent fort importantes. Cette gare forme le point de jonction entre les lignes de Mansourah, du Caire et d'Ismaïlia. Les quais sont couverts d'une foule compacte et, tout le long des murs de la gare, des femmes accroupies et le visage voilé attendent le départ du train. Depuis ici la ligne longe le canal d'eau douce dont il a été si souvent question pendant la dernière guerre et qui va se jeter à Ismaïlia dans le lac Timsah.

Quelques kilomètres après la station de Habou-Hamad, au sortir de la vallée de l'Ouady, nous quittons le sol cultivé pour entrer dans le désert et la première station qu'on y trouve est celle de Tel-el-Kébir (le grand plateau). Le village est situé à quelques centaines de mètres de l'autre côté du canal d'eau douce et servait avant les événements de place d'armes aux troupes égyptiennes. A droite et à gauche de la ligne on aperçoit des milliers de boîtes de conserves et des paquets de cartouches qui jonchent le désert à perte de vue. Des débris sans nombre provenant du passage de l'armée anglaise,

se voient des deux côtés de la voie ferrée, jusqu'à Ismaïlia. A quelques pas de la gare, une belle route bordée d'arbres, mène au cimetière anglais entouré d'un mur tout neuf et qui contient une quantité de monuments funéraires en l'honneur des victimes de la fameuse journée de Tel-el-Kébir et de Kassasin. Deux cents mètres environ à l'Est de la gare, on voit à cheval sur la ligne de chemin de fer les travaux de fortification élevés par les troupes d'Arabi, pour arrêter la marche du général Wolseley sur le Caire. Ces ouvrages très bien exécutés avec escarpes et contre-escarpes sont placés sur l'arête d'une immense colline de sable qui s'appuie au Sud au canal d'eau douce et au Nord au désert. La pente très douce de la colline forme un glacis naturel, sans obstacle jusqu'à l'horizon. Cette position était presque imprenable si les troupes égyptiennes l'avaient mieux défendue. En passant près des fossés des ouvrages on aperçoit par ci, par là, des cadavres humains déterrés par les hyènes et les chacals, des cadavres de chevaux desséchés au soleil et une foule d'autres choses qui rappellent les scènes de carnage dont cette plaine fut le témoin. Plus loin à l'Est on voit les quelques maisons de Kassasin où la cavalerie indienne chargea et défit une partie de l'armée égyptienne.

A Mansahma la voie ferrée est encaissée entre de hautes digues de sable jaune et très fin amené par le Rhamsin (vent du Sud). Sur la crête de ces digues on construit des barrières de bambous pour empêcher le sable d'obstruer la voie; malheureusement cela ne suffit pas, les haies sont bientôt couvertes et pendant mon séjour à Ismaïlia il est arrivé plus d'une fois que le train d'Alexandrie a été presque enseveli sous les sables mouvants. A Néfiche, point de jonction avec la ligne de Suez, se trouvent encore des ouvrages fortifiés par l'avant-garde des troupes arabistes. Ces ouvrages ont été détruits avant le débarquement des troupes, par les cuirassés anglais, mouillés dans le lac Timsah à 3 kilomètres seulement de là. C'est ici, entre Néfiche et Tel-el-Kébir que les Anglais faisaient circuler le train blindé armé de grosses pièces d'artillerie et monté par les marins de „l'Inflexible“, qui fit pendant la campagne le service d'avant-garde et d'éclaireur.

De Néfiche en 10 minutes nous arrivons devant la belle petite gare d'Ismaïlia, entourée d'une véranda aux gracieuses découpures. Juste en face de la sortie, s'étend une large voie qui conduit au lac Timsah. La ville se présente d'abord comme une véritable oasis. De tous côtés la verdure entoure et dépasse les maisons et l'ensemble a un air d'élégance et de propreté qui charme. Ismaïlia fut créée en 1863 par la Compagnie du canal de Suez afin de rapprocher la di-

rection des travaux du champ de l'action. La ville projetée sur les bords du canal d'eau douce au Nord du lac Timsah avait été désignée pour l'installation des différentes branches du service central. Etablie suivant des lignes régulières, sur un plateau étendu, dans une position très salubre, la ville se compose d'une agglomération de constructions aussi originales que variées.

Depuis la gare on arrive d'abord au châlet de M^r F. de Lesseps, dont le premier étage en bois, aux larges bandes blanches et brunes et au toit de tuiles se détache au milieu d'un jardin rempli d'arbres et de fleurs. En descendant ensuite le Quai de Méhemmed - Ali, avenue de 2 km de longueur sur 40 m de largeur, bordée par une rangée d'arbres et le canal d'eau douce, on arrive aux bâtiments de la direction générale du canal maritime, puis à l'hôtel du gouverneur et enfin au palais du vice-roi. Une rue diagonale conduit au milieu d'une grande place entourée de belles maisons où logent les employés de la compagnie. Quelques rues composent ce qu'on appelle le quartier grec, c'est le quartier des commerçants et des gargotiers. Deux villages arabes assez populeux complètent ce groupe de constructions simples et uniformes, mais propres et gracieuses, entourées de jardins luxueux et bien entretenus. En suivant l'allée qui vient de la gare et après avoir traversé le canal d'eau douce, on arrive à un petit châlet en bois, situé au bord du lac Timsah et qui s'appelle „la Marine“. C'est de là que l'on fait les signaux aux navires pour les obliger à se garer dans le lac ou, lorsque le canal est libre, pour leur indiquer qu'ils peuvent continuer leur route. Le canal maritime aboutit au lac Timsah au chantier VI, à 3 km à l'Est de la ville; dans le lac le chenal décrit une courbe assez prononcée et sort du lac à la gare de Toussoum. Un peu plus haut que la Marine se trouve l'hôtel des bains de mer où j'ai logé pendant près de deux mois. Les chambres y sont assez spacieuses et meublées à l'européenne. Cependant la première nuit que je passai dans cet hôtel, je dus me contenter d'un lit que nos plus modestes aubergistes auraient honte d'offrir à leur clientèle, et, pour m'achever, des nuées de moustiques bourdonnaient à mes oreilles et me criblèrent de piqûres. La nourriture n'est pas trop mauvaise et le vin est bon; on le tire essentiellement d'Italie et de Grèce. La table d'hôte est fort animée, un grand nombre de pilotes y racontent leurs aventures pendant la traversée de Port-Saïd à Ismaïlia ou d'Ismaïlia à Suez. Vis-à-vis de l'hôtel, derrière un immense et splendide jardin appartenant à la Compagnie, se trouvent les ateliers de la section d'Ismaïlia. Une centaine d'ouvriers de toutes nationalités y sont occupés à réparer des dragues marines, des chalands

en fer ou des gabarres. Les deux villages arabes n'ont rien de bien intéressant, ce sont des amas de baraques en planches ou en terre devant lesquels sont accroupis une multitude d'enfants et de femmes plus ou moins sales. Les habitants de ces villages sont, pour la plupart, des mariniers, des pêcheurs ou des terrassiers au service de la Compagnie. Un grand cimetière européen est à quelque distance dans le désert, plusieurs grands monuments indiquent l'emplacement où ont été enterrés les différents ingénieurs morts au service de la Compagnie pendant le percement du canal. Les environs d'Ismaïlia comme tout l'isthme de Suez, en général, forment un désert immense sans autre végétation que quelques tamaris et quelques broussailles qui croissent au bord du lac. Mais ce sable que l'on croit stérile, s'efforce de produire spontanément tout ce qu'il peut, et quand le ciel lui envoie quelques jours de pluie, le désert se couvre en peu de temps d'une véritable verdure et presque d'un pâturage. Les bords du canal d'eau douce et toutes les portions que l'eau du Nil arrose, acquièrent aussitôt une prodigieuse fécondité.

La Compagnie du canal possède à quelques kilomètres d'Ismaïlia, près de Néfiche, la grande propriété de Bir-abou-ballah (le puits du père des dattes), que j'ai visitée plusieurs fois et qui mérite d'être mentionnée. Par un système d'irrigation très bien organisé, l'eau du canal d'eau douce est amenée en abondance dans toute l'étendue de la propriété, dans laquelle les palmiers et les bananiers atteignent des dimensions surprenantes. En revenant un soir par un beau clair de lune de Bir-abou-ballah, l'Arabe qui était avec nous, nous fit voir une hyène à quelque distance du sentier, on la poursuivit, et après lui avoir tiré plusieurs coups de fusil, malheureusement de trop loin, on se consola de l'avoir manquée en assurant qu'on l'avait blessée.

Mes occupations m'obligeaient à aller tous les jours en canot à vapeur ou à dos d'âne à la courbe d'El-Guirs sur le canal maritime, à 7 km d'Ismaïlia. Du temps des travaux, El-Guirs était un immense campement avec plus de 50,000 habitants, actuellement toute la ville est abandonnée; quelques maisons, telles que l'hôpital, l'église et la mosquée, ainsi que les bâtiments de la direction des travaux sont encore debout; toutes les autres sont plus ou moins en ruines et servent de repaires aux chacals et aux chiens du désert. La courbe d'El-Guirs, qui est assez difficile à passer pour les navires d'une certaine longueur, n'existera plus dans quelques mois. Actuellement de nombreuses équipes d'Arabes sont occupées de nuit à charger le sable sur des gabarres, qui vont le vider dans les bassins de vidage du lac Timsah. Ces travaux se font de nuit pour ne pas arrêter le transit des navires et à la clarté de plusieurs lampes électriques

à arc voltaïque du système de Gramme, appelées par les Arabes „le soleil des chrétiens“.

IV. Suez.

D'Ismaïlia, en quatre heures de chemin de fer, on arrive à Suez. Le trajet n'est guère intéressant, on traverse un désert aride qui s'appuie à l'Ouest au Ghebel Généffé (chaîne de montagnes rocheuses) et à l'Est on longe le grand bassin des lacs amers et le canal d'eau douce. Le quartier de Suez par lequel on arrive est passablement délabré, et il fait peu d'honneur au reste de la ville qui, sauf le Caire et Alexandrie, vaut mieux que toutes les villes arabes qui garnissent les bords du Nil. Elle a des places assez spacieuses, de grands magasins, de grands cafés et des hôtels européens, ainsi qu'un grand quai au bord de la mer. Ces maisons, dont la plupart tombent en ruines, faute d'entretien, sont construites en grand nombre avec d'excellents matériaux tirés des carrières du Ghebel-Attaka, montagnes au Sud-Ouest de la ville. Depuis l'ouverture du canal maritime, Suez a acquis beaucoup d'importance, les représentants des grandes compagnies de navigation y ont bâti de grandes et belles maisons. Des commerçants ont suivi cet exemple et Suez est devenue petit à petit une ville de commerce assez animée. C'est le point de la côte le plus rapproché du Caire et presque toutes les marchandises des ports de la Mer Rouge, Kosseïr, Souakim, Massaoua et Djedda se centralisent à Suez avant d'être envoyées dans l'intérieur. Le port militaire ainsi que les ateliers et les bâtiments de la Compagnie sont situés sur une presqu'île appelée Port Tewfick ou Terre-plein et qui est reliée à la ville par une jetée de 2 km de longueur, sur laquelle passe une ligne de chemin de fer qui va au port. C'est ici que l'armée de Baker Pascha a campé pendant plusieurs jours avant de s'embarquer pour Souakim. Port Tewfick tout entier, sauf les bâtiments de la santé et quelques petites maisons qui appartiennent au gouvernement égyptien, est la propriété de la Compagnie du canal. Les habitations des employés sont alignées des deux côtés des bureaux des chefs de service, le long d'une belle allée de grands arbres, en face de l'entrée du canal dans la Mer Rouge. Au Nord de la presqu'île et au bord d'une grande darse contenant le matériel flottant de la section, se trouvent les ateliers. Après ceux de Port-Saïd, ils sont les plus importants et les mieux outillés de la Compagnie, car à chaque instant ils sont appelés à réparer les navires qui ont subi des avaries en passant le canal. Mon séjour à Port-Tewfick a été de deux mois, pendant lesquels je logeais chez la mère Bachet, une bonne vieille Française, qui habite

le pays depuis bientôt 30 ans. C'est d'ailleurs le seul restaurant de l'endroit, le cuisinier est un Barbarin, nommé Hassem, qui est d'une saleté hors ligne, mais malgré cela la cuisine n'est pas trop mauvaise, quoiqu'on trouve souvent des mouches dans les plats. Le soir les employés viennent prendre le vermouth chez la mère Bachet, puis on y fait une partie de billard qui se termine souvent très tard. La mère Bachet est l'âme du campement, lorsque quelqu'un est malade, on va chercher Mme Bachet, c'est elle qui accouche les femmes des employés ou qui pose les sangsues, enfin si la mère Bachet venait à manquer au Terre-plein, je crois qu'elle serait bien difficile à remplacer.

V. Le canal maritime de Suez.

La longueur totale du canal est de 160 km, divisés en trois sections, celles de Suez, d'Ismaïlia et de Port-Saïd. A la tête de chacune de ces sections se trouve un chef de section, qui dirige les travaux de curage des dragues et en général de tout l'entretien du canal maritime, y compris celui des bâtiments de la Compagnie qui se trouvent dans la section. Un chef du transit et de la navigation à Suez et un autre à Port-Saïd règlent la marche des navires à travers le canal. Les ordres des chefs du transit sont transmis télégraphiquement aux chefs des différentes gares échelonnées de 10 en 10 km sur tout le parcours du canal, pour laisser passer ou faire garer tel ou tel navire. La largeur du canal à la surface de l'eau varie entre 60 et 100 m. Au plafond sa largeur est de 22 m et dans les gares elle est de 32 m. La profondeur du canal est uniformément de 8,50 m. L'entrée du canal maritime est indiquée dans la rade de Suez par deux grandes bouées rouges, le reste du chenal est balisé par des bouées rouges du côté Afrique et noires du côté Asie, jusqu'à son entrée dans les terres. Les bords du canal sont très monotones, à certains endroits les berges provenant des déblais sont très hautes et complètement dépourvues de végétation. Derrière ces berges s'étend le désert, à perte de vue sur tout le parcours de Suez jusqu'à Port-Saïd. Le canal de Suez forme actuellement la limite entre l'Afrique et l'Asie. La première gare que l'on rencontre depuis l'entrée dans la Mer Rouge est celle du kilm. 152, elle se compose comme toutes les autres de la maison du chef de gare, de celle du télégraphiste et de quelques baraques où logent les marins attachés au service de la gare. Devant celle-ci on remarque un grand mât de pavillon où l'on hisse les différents signaux pour annoncer au pilote de la Compagnie qui se trouve sur chaque navire qui transite, s'il doit se garer à la gare, ou s'il peut

continuer sa route. Plus loin on arrive „au Bac“ installé et entretenu par la Compagnie pour faire passer d'une rive à l'autre les caravanes de la Mecque. C'est en cet endroit que j'ai eu l'occasion de voir passer la grande caravane du tapis sacré qui revenait de ce pèlerinage. Le tapis est placé dans un palanquin richement orné et porté par un chameau. Derrière le palanquin marche le grand prêtre, tête découverte et nu jusqu'à la ceinture, qui selon l'usage doit aller et revenir de la Mecque à pied. En tête et des deux côtés du palanquin, une forte escorte de bédouins payés par le gouvernement et commandée par un Cheick accompagne le tapis. Ce Cheick monté sur un petit cheval blanc de toute beauté, est accompagné par un peloton de Bachi-Bouzouks armés jusqu'aux dents et qui forment la garde du grand drapeau vert du Prophète. Derrière le tapis vient ensuite une file de plusieurs centaines de chameaux qui portent les pèlerins, venus de tous les pays du Nord de l'Afrique. Plusieurs d'entre eux, qui suivent avec leurs corps le mouvement de roulis et de tangage qui provient de la marche ascendante et descendante du chameau sur lequel ils sont perchés, ne cessent de frapper frénétiquement sur des espèces de tambourins attachés à côté d'eux. La vue de cette immense file de chameaux qui se déroule dans le désert comme un serpent, forme l'aspect le plus pittoresque qu'on puisse imaginer. Comme la caravane sacrée est celle qui offre le plus de chance de traverser impunément le désert, sans tomber entre les mains des tribus qui y vivent exclusivement de pillage et de rapine, on en profite de tous côtés pour faire le pèlerinage à la Mecque. Aussi présente-t-elle, avec ses chameaux chargés de familles entières, hommes, femmes et enfants, l'image d'une grande migration, car elle comporte toujours plusieurs milliers de personnes. Les pèlerins se partagent en trois troupes : l'une suit la route du désert; le voyage par terre dure environ quarante jours : les deux autres troupes s'embarquent à Suez ou à Kosséir. C'est pendant les fêtes du „Coubam-Baïram“ que les pèlerins, venus de tous les points de l'Orient, doivent se trouver réunis dans la ville qui a vu naître leur Prophète. La sainte caravane emporte avec elle, outre le tapis sacré, le trésor envoyé par le Sultan à la Mecque et les divers dons faits par les princes, les villes ou particuliers. Les pèlerins sont toujours très considérés, et ce titre leur confère une sorte de sainteté. Tout Musulman, fidèle observateur du Coran, doit, au moins une fois dans sa vie, visiter la ville sainte.

A Suez, la caravane fut reçue devant la ville par le gouverneur et par toute la garnison égyptienne, en grand uniforme. Après les salutations d'usage et l'accomplissement des formalités sanitaires,

la garnison présenta les armes au tapis, tout en récitant à haute voix des versets du Coran. Avant de traverser le canal, la caravane doit faire une quarantaine assez longue aux „Fontaines de Moïse“, situées au bord de la Mer Rouge à 30 kilom. au Sud-Est de Suez, sur la presqu'île du Mont Sinaï. C'est une immense oasis qui appartient en grande partie à un européen, M. *Costa*, avec lequel j'eus l'occasion de la visiter. Elle est arrosée par des sources, dont une, très abondante, sort d'une paroi de rocher de quelques mètres de hauteur. C'est là que la légende place le miracle de Moïse, faisant jaillir de l'eau du rocher, en le frappant de son bâton pour apaiser la soif du peuple hébreux.

La caravane bivouaqua pendant deux jours à quelque distance de la ville, puis après avoir été saluée par les canons de la place, elle continua sa route sur le Caire à travers le désert.

Après le Bac, on arrive à la gare du kilm. 146, puis à quelque distance de là, devant le campement abandonné de Chalouf-el-Terraba. Pendant les événements de 1882, les troupes d'Arabi avaient coupé la digue, qui, en cet endroit, sépare le canal maritime du canal d'eau douce, de sorte qu'une grande partie de la contrée était privée d'eau potable. Un navire anglais vint à Chalouf et, au moyen des canons revolvers Hochkiss placés dans sa mâture, on mitrilla plusieurs centaines d'Arabes, dont les cadavres sont encore actuellement étendus ça et là et desséchés au soleil.

Depuis Chalouf on arrive en quelques minutes à la gare du kilm. 133, située à l'entrée du bassin des lacs amers, qui forment une immense nappe d'eau de plus de 250 kilm. carrés de superficie. Cette mer intérieure est divisée en deux bassins, celui des petits et celui des grands lacs amers, par une presqu'île au bout de laquelle se trouve la gare de Kabret-el-Shouch (cimetière des oiseaux) où j'ai séjourné pendant 3 longues semaines. Plusieurs grandes dragues marines étaient occupées à élargir de nuit le chenal balisé entre Kabret et la gare du kilm. 133. Ces dragues sont éclairées par des lampes électriques du système de Gramme dont le courant est fourni par des machines dynamo-électriques du même système, mises en mouvement par des moteurs Brotherhood à 3 cylindres. Les bateaux porteurs de déblais sont munis à l'avant de projecteurs électriques très puissants, qui éclairent leur marche de nuit pour aller vider leur chargement dans les bassins de vidage des lacs amers.

Pendant la journée, les employés de la Compagnie et moi n'ayant pas grand'chose à faire, nous passions la plus grande partie de notre temps à la chasse. Les abords des lacs amers et surtout le long

du petit canal, qui alimente d'eau douce les gares du canal maritime, sont excessivement riches en gibier de toutes sortes.

Le sable du désert de Kabret est recouvert de pierres rouges et de coquillages pétrifiés et, en plusieurs endroits, le terrain est imprégné de sel à une assez grande profondeur.

Ce désert, aujourd'hui abandonné, a du être jadis très fréquenté par les hommes. A Kabret, comme sur plusieurs autres points de l'isthme, on trouve des débris de monuments, entre autres un monument persépolitain en granit rouge, à moitié enfoui dans le sable, mais très bien conservé. On rencontre aussi ici le lit de l'ancien canal des Pharaons, qui a généralement la largeur énorme de 50 à 60 m et dont les berges ont parfois 5 m de haut. Du côté de Généffé, station de la ligne d'Ismaïlia à Suez, se trouve une grande plaine couverte de tamaris. Le matin avant l'aurore, on peut y apercevoir avec des jumelles des troupeaux de gazelles occupées à brouter les bourgeons des tamaris et les quelques petites herbes qui y croissent. Parmi les traces délicates des gazelles on trouve surtout dans le sable les traces lourdes des hyènes qui abondent dans ces parages en compagnie des chacals. La nuit c'est un vrai concert, les chacals aboient et les hyènes pleurent comme de petits enfants; à cela il faut ajouter les cris de milliers d'oiseaux aquatiques qui ne cessent de se répondre les uns aux autres pendant toute la nuit. Au clair de lune on aperçoit facilement les hyènes rôder autour du campement, mais elles sont très peureuses et il est difficile de les approcher à portée de fusil tandis que les renards et les chacals se laissent tuer assez facilement. Comme oiseaux, les pélicans, flamands roses, ibis blancs, cormorans, hérons et gélants abondent dans ces parages. Kabret est aussi très renommé pour ses scorpions et ses tarantules; dans aucun point de l'isthme on n'en trouve un aussi grand nombre que là. Enfin c'est un vrai paradis terrestre pour un amateur de chasse ou un collectionneur d'insectes. A côté du gibier nous mangions beaucoup de poissons que nous pêchions nous-mêmes. M. *Servonnat*, chef de la drague n° 12, dans le chaland duquel j'ai demeuré assez longtemps, retira un jour, d'un seul coup de filet 32 kilos de poissons de toutes espèces, mullets, anguilles, soles, sardines, lous de mer etc. etc.

La Compagnie a un service de ravitaillement qui vient de Suez, mais qui n'est pas très régulier, de sorte que les employés sont souvent obligés de se procurer eux-mêmes la viande nécessaire pour leur nourriture. Les bédouins des environs viennent leur vendre des cabris, des moutons, ainsi que le produit de leur chasse en échange de

quoi on leur donne quelques piécettes d'argent, du tabac ou de la poudre.

Au Nord de Kabret se trouve le bassin des grands lacs amers à l'entrée duquel est un phare ; à 15 km. de ce phare et à la sortie du bassin, à la gare du Déversoir, se trouve un second phare. Entre ces 2 phares le canal n'est plus balisé, les navires peuvent marcher à toute vitesse et se croiser comme bon leur semble. Depuis la gare du Déversoir, le canal traverse le seuil du Sérapéum, monument antique qui se trouve sur la rive Afrique et qui a donné son nom à l'ancien campement de la Compagnie, abandonné à l'heure qu'il est. On passe ensuite devant la gare de Toussoum où le chef de gare, M. *Rénoir*, me fit voir un jour une immense plantation de pommes de terre, qu'il avait plantées dans le sable du désert derrière la gare et dont la récolte a été admirable. Vis-à-vis de Toussoum, on aperçoit le tombeau d'un saint, appelé *Cheik-Enmedek* ; c'est une construction en pierre, élevée au-dessus du tombeau, que les Arabes du voisinage entretiennent et où ils déposent assez souvent des ex-voto. Le canal entre ensuite dans le lac Timsah, où le chenal balisé forme une courbe très prononcée. Il en ressort au chantier VI près du châlet du vice-roi, élevé pour y recevoir le Khédive *Ismail*, l'impératrice *Eugénie* et les autres têtes couronnées lors de l'inauguration du Canal en 1869. Après avoir traversé le seuil d'El-Guirs on arrive à la gare d'El-Ferdane, puis à celle du kilm. 54 et enfin à El-Kantara où se trouve un bac analogue à celui près de Suez et qui sert à faire passer de la rive Asie à la rive Afrique les caravanes de Syrie. Du temps des travaux, El-Kantara était un campement considérable ; actuellement il est abandonné aux Arabes. Depuis ici le canal est tout droit et traverse jusqu'à Port-Saïd le lac Menzaleh sur lequel on aperçoit des milliers de pélicans et de flamands. On passe successivement devant les gares des kilomètres 34, 24 et 14, puis on arrive à Port-Saïd, où l'entrée du canal est protégée par deux immenses jetées, l'une de 2500 et l'autre de 1600 mètres de longueur. Port-Saïd est une ville de 15,000 âmes qui s'est agrandie rapidement depuis sa fondation lors du commencement des travaux du percement de l'isthme de Suez. La ville européenne est située des deux côtés du canal et possède de beaux quais, de belles maisons bien bâties et des rues larges. La Compagnie y a établi d'immenses ateliers et des magasins généraux. Au centre de la ville est la place Lesseps, avec des kiosques et de belles allées d'arbres, c'est d'ailleurs tout ce qu'il y a de verdure à Port-Saïd. Plus loin on voit un grand bâtiment dont les portes sont couvertes d'affiches,

c'est l'Eldorado. Pendant mon séjour, une bonne troupe française donnait „les cloches de Corneville“ et différentes autres pièces qui eurent un immense succès. Le port est très animé, un grand nombre de navires de toutes nationalités entrent ou sortent du canal, d'autres sont amarrés aux quais et des quantités d'Arabes sont occupés à décharger du charbon et d'autres marchandises. A l'Ouest de la ville, au bord de la mer sont situés deux grands villages arabes dont les habitants sont presque tous occupés au port ou comme manœuvres dans les ateliers. Ces deux villages sont d'une saleté remarquable, ce sont des amas de vilaines baraques en planches, autour desquels il n'y a pas la moindre végétation. L'un d'eux a été dernièrement la proie des flammes qui l'ont complètement détruit.

Après avoir terminé l'installation d'éclairage électrique de la Courbe d'El-Guirs, je ne voulus pas quitter l'Egypte sans voir le Caire et les pyramides. Je pris donc le train à Ismaïlia et après avoir passé par Tel-el-Kébir et Zagazig, j'arrivai au Caire après un trajet de 6 heures en chemin-de-fer.

VI. Le Caire et les Pyramides.

Déjà avant la station de Kalioub, à environ 20 km du Caire, on aperçoit à l'horizon les grandes pyramides de Gizeh, qui s'élancent majestueusement par-dessus les bouquets de palmiers. L'aspect du Caire, quoique très pittoresque, me causa peu de surprise. Cette ville ressemble aux autres villes de l'Orient par l'architecture de ses édifices, ainsi que par l'irrégularité de ses rues étroites. Non seulement les bazars et les mosquées, mais encore l'intérieur des maisons, présentent le type pur de l'architecture arabe. Ce qui me frappa, ce fut l'animation qui régnait dans certaines rues, où l'on touche presque du coude les deux murailles : des ânes galopent, des Zahis courent devant un cheval ou une voiture au trot en distribuant des coups de courbache (cravache en cuir d'hippopotame), des chameaux s'avancent à la file, chargés de fruits ou portant des poutres placées en travers, de manière à intercepter toute la largeur de la rue. Il y a dans plusieurs quartiers comme au Mousky, quartier le plus peuplé de la ville, une cohue tumultueuse, un pêle-mêle étourdissant, comparables à l'encombrement de certaines rues de Paris ou de Londres. La majeure partie des maisons sont bâties en pierre et ce qu'elles ont surtout de ravissant, ce sont les Moucharabieh, espèce de balcons garnis de treillages de bois, travaillés, avec une élégance et une coquetterie remarquables. A chaque coin de rue on trouve une porte dans le goût arabe, une élégante fontaine, un beau minaret, une mosquée et une foule de

choses très intéressantes. Ma première visite a été pour la citadelle (Kalah-el-Ghebel, forteresse de la montagne), en compagnie d'un commerçant suisse qui habite le Caire depuis un grand nombre d'années. Elle est située sur le mont Mokatam, un immense rocher au Sud-Est de la ville qu'elle domine. Après avoir passé plusieurs poternes gardées par des soldats écossais, nous arrivâmes sur une place devant la grande mosquée de Méhemmed-Ali. Pour y pénétrer on nous fit revêtir de pantoufles en paille nos pieds profanes par respect pour le saint parvis. Cette vaste et riche construction, tout en albâtre blanc est d'un très beau style. La mosquée contient le tombeau, également en albâtre oriental, du Pascha qui lui a donné son nom. C'est devant cet édifice que les Mameloucks ont été massacrés en 1811 par les ordres de Méhemmed-Ali.

A côté de la mosquée est le palais du Khédive; on nous y montra la salle où Méhemmed-Ali attendait, non sans auxiété, et ses chevaux sellés pour la fuite, le résultat de ses ordres, lors du massacre des Mameloucks. Du haut de la citadelle, le panorama du Caire sous ce beau ciel bleu, a vraiment quelque chose de féérique, on y jouit d'un coup d'œil magnifique. On a sous ses pieds une ville immense dont la population s'élève à plus de 400,000 habitants. A l'horizon, le Nil qui passe à Boulak, les pyramides de Ghizeh et de Saccarah ainsi qu'une grande partie de la vallée du Nil. Nous visitâmes ensuite plusieurs autres mosquées, entre autres celle du Sultan *Hassan* qui passe pour l'une des plus anciennes et pour la plus belle des mosquées du Caire. A l'Est de la ville et non loin de la citadelle, se trouvent les tombeaux des sultans mameloucks qui régnèrent depuis 1382 jusqu'en 1517. Ce sont des espèces de mosquées, gracieuses et puissantes en même temps, malheureusement la plupart tombent en ruines comme d'ailleurs tous les monuments égyptiens, qui finissent par disparaître, faute d'entretien. Le Caire possède plus de 400 mosquées et une université; 150 écoles réparties dans toute la ville sont ouvertes à l'instruction des enfants. On leur apprend les versets du Coran, à lire et à écrire. Les bains publics sont au nombre de 75. Les hammans (bains turcs) sont pour les Egyptiens un remède efficace pour rétablir la transpiration; lorsqu'un Arabe est malade, au lieu de lui demander comment il se porte, on lui demande s'il sue. Pour les femmes les bains sont des lieux de réunion et d'amusements. Ils ne leur sont ouverts que certains jours de la semaine et alors les abords de ces établissements envahis par les femmes, offrent l'aspect le plus varié et le plus mouvementé. Il y a au Caire près de 1300 cafés, dans lesquels les habitants se rassemblent le matin et surtout le soir après

le coucher du soleil; chacun est accroupi, la pipe à la main, soit dans l'intérieur soit à l'extérieur sur des bancs en pierre recouverts de nattes. Le climat du Caire est réputé pour sa salubrité, la température y est plus élevée que dans la plupart des lieux situés sous la même latitude, cependant la température moyenne n'est que de 25°; lorsque le Ramsin souffle elle monte facilement à 48°.

Je ne parlerai pas de toutes les curiosités du Caire que j'ai visitées, cela me mènerait trop loin; je me bornerai seulement à vous parler du grand quartier européen qui se trouve autour de la place de l'Esbékieh, transformée en un immense jardin public, dans lequel tous les soirs la population européenne vient se promener et assister au concert donné par la musique de la garde. C'est sur l'Esbékieh qu'on célèbre tous les ans la fête de l'inondation et que fut assassiné le général Kléber. Au Sud de la place on aperçoit deux grands bâtiments luxueux, l'un à droite est l'Opéra construit par Ismaïl I^{er}, l'autre est le palais de justice où fut jugé *Arabi*. A l'Ouest une grande avenue bordée de sycomores mène à Boulak où l'on passe le Nil sur un grand pont en fer; on traverse ensuite le village de Ghizeh et on se trouve dans le désert en face des pyramides.

De loin et à mesure qu'on s'en approche, elles produisent assez peu d'effet, mais lorsqu'on a quitté le village et qu'on s'avance à pied vers ces masses, elles grandissent tout à coup à des proportions colossales, et quand on arrive enfin à leur base, on est atterré et anéanti d'étonnement. De loin déjà les bédouins se précipitent à la rencontre du voyageur, et c'est entre eux à qui arrivera avant les autres auprès de vous et s'emparera de votre personne. Trois Arabes s'attachent à chaque visiteur et grâce à eux on peut gravir rapidement les pyramides sans danger, mais non sans fatigue. L'ascension de la grande pyramide ressemble à une ascension de montagne. On s'attaque à un des angles et l'on grimpe d'assise en assise à l'aide des mains et des genoux. La surprise ne fait qu'augmenter lorsque l'on monte sur ces marches de pierres magnifiques, dont la hauteur moyenne est de 1 m 20 et qui sont disposées comme des gradins d'escalier. Les Arabes ne vous laissent pas le temps de respirer, ils vous hissent comme de vulgaires colis tout en vous assourdissant de leur éternel refrain : Bakschisch, bakschisch, qui veut dire pourboire et vous apportent enfin brisé sur la plateforme au sommet de la pyramide. J'en redescendis plus rapidement encore, entraînant parfois avec moi les Arabes dans mes sauts précipités. Du haut de la grande pyramide le coup d'œil sur le Caire est magnifique. A nos pieds le Nil et ses nombreux contours, plus loin la ville du Caire apparaît dans sa magnificence, dominée par sa cita-

delle et ses nombreux minarets blancs qui se détachent sur les collines rougeâtres et sur l'azur du ciel. De l'autre côté l'immensité du désert dont le contraste avec le terrain cultivé est certainement très frappant. La visite dans l'intérieur des pyramides est rendue assez incommode par les cris forcenés des Arabes, qui vous entraînent sur les pentes des couloirs ténébreux; ils profitent du moment où vous êtes seul avec eux dans le sein de la montagne de pierre, pour vous demander un grand cadeau (bakschisch, kêtir, kêtir). On entre dans la grande pyramide du côté Nord par un corridor qui descend d'abord, puis remonte et vous conduit à la salle qu'on nomme la chambre du roi et qui renferme un sarcophage en granit. De cette salle deux conduits vont aboutir au dehors et servent de ventilateurs. Cinq chambres plus basses sont placées au-dessus de la chambre du roi. La chambre de la reine est placée au-dessous de celle du roi, encore plus bas est une 3^{me} chambre taillée dans le roc, à laquelle on arrive par un passage incliné qui va rejoindre l'entrée de la Pyramide. La hauteur verticale de la grande pyramide est de 160 m, c'est-à-dire à peu près deux fois la hauteur des tours de Notre Dame de Paris ou 12 m de plus que la cathédrale de Strasbourg et deux fois et demi aussi haute que la tour de la cathédrale de Berne. La longueur de chaque face de la base est de 240 m. Le nombre de marches est de 203. D'après Perring la quantité de maçonnerie employée pour cette pyramide est de 6,316,000 tonnes ou de 6,417,056,000 kilos de pierres qui suffiraient pour entourer la France tout entière d'un mur de 3 m de hauteur. Pour la bâtir il a fallu le travail de 360,000 hommes pendant 20 ans.

Le sphinx placé au pied des pyramides, est taillé dans le rocher sur lequel il repose; le sable qui le recouvrait en partie, a été déblayé et actuellement sa hauteur totale est de 20 m. Il est mutilé en partie, et les assises du rocher partagent sa face en zones horizontales d'un effet étrange: son regard a une profondeur et une fixité qui fascinent le spectateur. Autour du sphinx et des pyramides se trouvent d'immenses débris, sortes de catacombes qui semblent attester l'emplacement de nombreux tombeaux. Ce sont de grands parallélogrammes rangés symétriquement, les uns auprès des autres, dont il ne reste guère que les fondations.

Après avoir séjourné quelques jours au Caire, je repris le chemin d'Alexandrie où je m'embarquai pour revenir en Europe.

Messieurs, ces notes de voyage ne peuvent vous donner qu'une idée très imparfaite de ce beau pays d'Egypte, qui par son incomparable climat, son inépuisable fertilité et sa position intermédiaire

entre l'Europe et les grands empires anciens et modernes de l'extrême Orient, semble appelé à jouer encore un rôle aussi important que celui qu'il a joué dans l'antiquité. La rapidité des communications et la facilité de vivre dans ce beau pays, y attirent chaque année des milliers de voyageurs et l'on peut prévoir que dans un avenir rapproché il deviendra un but favori d'excursion pour les touristes européens.
