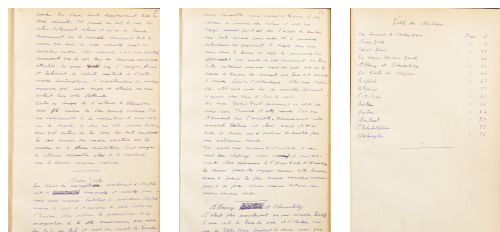


## [Manuscrit] Villes Américaines

Long et riche manuscrit rédigé durant le voyage aux Etats-Unis de René Gasnier, pionnier de l'aérostation et de l'aviation qui fut choisi pour représenter la France dans la prestigieuse Coupe aéronautique Gordon Bennett (2e édition, départ 21 octobre 1907 de Saint Louis).

<b>SKU:</b>	716
<b>Price:</b>	3 000,00 €
<b>Auteur</b>	GASNIER, René
<b>Lieu de publication:</b>	France et Etats-unis
<b>Date de publication:</b>	[1907]
<b>Dimensions:</b>	20,4 x 31,5 cm
<b>Condition:</b>	A



## Product Description

Manuscrit autographe signé, [1907]. 100 pp. 1/2. In-folio. Le manuscrit relié en un volume in-folio, demi-maroquin bleu foncé à coin, dos lisse orné de motifs à caissons dorés, titre doré, doubles filets dorés sur les plats (A. Lasneret, rel. Angers). Reliure très légèrement frottée, bel état.

Passionnant manuscrit autographe, rédigé à l'encre bleue, d'une écriture très lisible. Nous sommes très probablement en présence du premier jet de l'ouvrage Villes Américaines, publié en 1909.

Ce long et riche manuscrit comprend de nombreuses corrections, il fut rédigé durant son voyage aux Etats-Unis.

En effet René Gasnier, pionnier de l'aérostation et de l'aviation fut choisi pour représenter la France dans la prestigieuse Coupe aéronautique Gordon Bennett (2e édition, départ 21 octobre 1907 de Saint Louis).

Ce manuscrit débute avec une minutieuse description de la traversée, ponctuée de réflexions sur la modernisation de certains ports français, comme celui du Havre « On dépense en ce moment un nombre respectable de millions pour réorganiser le port du Havre. [...] nous aurons sans doute de beaux quais de

belles jetées [...] mais nous n'aurons aucun bassin capable de recevoir un paquebot de plus de deux cents mètres [...]. Mais aussi le Havre n'est pas le port le plus proche de New-York [...] » ou sur les nouveaux moyens de télécommunication tel que la télégraphie « [...] la télégraphie sans fils rendra les plus grands services. Elle sera indispensable à la navigation et aussi utile que la boussole [...] ».

Il arrive enfin à New York, début de son périple sur le sol américain. René Gastier décrit succinctement la géographie de la côte [Est] américaine par rapport au Canada. Il poursuit ensuite avec le choc que l'on peut ressentir en arrivant dans cette jeune nation « un pays neuf à tous égards [...] Neuf quant aux habitants [...] neuf au point de vue géologique [...] » et donne de nombreuses précisions tant géologiques que topographique. Il s'étonne que « Notre Statue de la Liberté, au milieu du port, semble bien petite et peu proportionnée aux choses qui l'environnent ».

Après avoir débarqué, il commence une description précise de la ville (parcs, Buildings et habitations diverses), des hôtels (si différent des nôtres), des transports divers tramway, automobile, subway...) et essaye de transcrire leur musicalité.

Il peint une ville stimulante faisant la part belle à l'éclairage électrique, aux « affiches et réclames lumineuses [...] » à la modernité. Il visite également la salle des marchés de New-York, plusieurs musées, Broadway et le New-York Herald...

« En quittant New-York nous nous rendons par le Pennsylvania rail-road à St Louis lieu de départ des ballons concourant pour la course Bennett ».

Durant 5 pages 1/2 René Gastier décrit avec force de détails le trajet (gares, voies ferrées) et les trains qui paraissent plus confortables que ceux roulant en France. Il décrit Saint-Louis comme une ville « sale et triste » dont l'air est pollué par la poussière de charbon.

Notre pilote poursuit son récit en décrivant les préparatifs et le départ de la course « A 4 heure 25 mon ballon l' « Anjou » s'élève [...] ».

L'aéronaute commence le récit de son voyage en ballon, il se dirige vers le Nord-Ouest et survole le Missouri et le Mississippi ; le temps clémente lui permet de discuter avec un concurrent.

Il survole « la vaste plaine qui forme le centre des Etats-Unis. De temps à autres, le cri d'un indigène apercevant le ballon, [...] j'entends aussi des coups de fusils [...]. Au lever du jour, Chicago est à trente kilomètres au Nord et le vent nous pousse maintenant vers l'Est [...]. L'après-midi nous atteignons 3000 mètres d'altitude A ce moment nous planons au-dessus de Dayton la ville des fameux aviateurs les frères Wright [...]. Le bruit des nombreux puits à pétrole que l'on voit dans ces parages parvient jusqu'à nous. [...]. Vers 9 heures nous traversons l'Ohio et un paysage illuminé par des centaines de fours à coke et par des réservoirs de gaz naturel [...]. Vers deux heures et demie du matin nous redescendons à 1500 mètres et arrivons à la chaîne des Appalaches [...]. Encore quelques heures, avant d'atterrir au bord de l'Atlantique Hélas ! [...] »

René Gastier atterri donc à 8 heure du matin près de la ville de Minéral en Virginie, après avoir « parcouru en 38 heures 10 minutes 1080 kilomètres en ligne droite et plus de 1800 kilomètres en comptant les détours [...] », en 7ème position. La coupe est remportée par un Allemand.

René Gastier poursuit son périple comme « simple touriste, il me reste le loisir de voir et d'étudier un peu les Etats-Unis [...] », il factionne son récit en fonction des villes visitées.

Son voyage touristique débute par les villes de Albany et Schenectady (État de New-York). Fin de p 32 au début de la page 40.

En premier lieu, il décrit de nouveau New-York qui « est dans un état de bouleversement et de confusion indescriptible. Le fameux crack du 24 octobre vient d'éclater, la panique est à son plus haut point dans les affaires et l'industrie. Aucune phrase ne rendrait l'affolement des jours qui ont suivi cette crise. [...] le stock-Exchange où j'ai pu pénétrer offre un spectacle de tumulte et d'agitation qu'il me (paraît) impossible d'oublier. [...] » il poursuit sa description sur le système des « safe deposit » sorte de coffre « plus perfectionnés ».

Notre aéronaute arrive aux chutes du Niagara, qu'il décrit avec force de détails. D'abord un bruit sourd, puis une brume, enfin les chutes.

Il s'émerveille devant tant de puissance et de beauté. Il poursuit son récit en décrivant la descente des chutes par une passerelle aménagée, et des discussions sur l'aménagement des chutes (architecture, usines...). Gastier est ravi d'avoir « [...] compagnon de voyage, un ingénieur [...] Grâce à ce compagnon, je puis pénétrer dans un grand nombre d'ateliers et observer plus de choses qu'il n'est généralement permis de

le faire à un simple touriste. [...] les gouvernements des Etats-Unis et du Canada viennent de signer des arrêtés obligeant les constructions industrielles à se dissimuler le plus possible».

Quittant Niagara, René Gastier se rend à Buffalo en tramway. Il se réjouit de faire le « Cook's tourist » dans une grande voiture américaine. De nouveau, il s'attarde sur l'architecture, le paysage et plus particulièrement sur les parcs et les jardins sans clôtures. Avant de quitter Buffalo, il assiste à « [...] un de ces incendies qui se multiplient en Amérique » et part en direction de Chicago.

Cette ville « [...] qui détient le record du nombre de voies ferrées arrivant de toutes parts. Tout à l'heure je me rendais compte de ce fait en constatant la prodigieuse quantité de trains que nous croisons et qui allaient en tous sens. [...] ». Il visite ensuite les abattoirs de Chicago qui sont « connus dans le monde entier et « le riche marchand de cochons de Chicago est depuis longtemps un personnage célèbre en Europe. Là, comme partout ailleurs en Amérique, triomphe l'éternel principe: tout faire en grand. [...] ».

Prochaine étape « [...] Pittsburg, la cité de l'acier, et nous y retrouvons un de nos amis américains qui doit nous faire visiter les usines Carnegie. [...] un tramway nous conduit en une demi-heure à Homstead, où sont les usines Carnegie. En sortant de Pittsburgh nous nous arrêtons d'abord à l'Institut Carnegie, que celui-ci fonda dans l'intention de favoriser l'avancement et le développement des arts et des sciences. Cet institut est entouré d'un beau parc et l'on doit convenir que les grandes fortunes des milliardaires sont utiles pour réaliser les grands projets que ne réaliserait pas une foule de fortunes moyennes donnant pourtant le même total. [...] le tram s'arrête devant les « Homestead work's » qui sont une des usines de la Carnegie steel company. Chaque usine fabrique une différente spécialité d'acier, mais le plus curieux est de voir le laminage des tôles. [...] » puis il décrit longuement le travail dans l'usine.

Le trajet le menant à Boston lui permet d'admirer de nombreuses rivières et baies, il poursuit en décrivant la physionomie des villes : une ceinture d'usines, de chantiers et de « misérables faubourgs » qui encercle d'élégants quartiers. Il retrace ensuite l'histoire de ses habitants « les Bostoniens jetèrent à la mer le thé apporté d'Angleterre [...] », il poursuit sa visite en se rendant à Harvard où il goûte à la vie étudiante dans ce célèbre campus. Il rencontre enfin un « météorologiste célèbre », le professeur Rotch etc.

La neige et le calme sont les deux premières indications données par notre voyageur sur son trajet vers Québec. Il donne une description de la ville de Québec, assez semblable à nos villes. Il conclut sur la population et la politique, puis part pour Montréal.

Montréal est pour lui plus anglophone, il s'étonne des Eglise et cathédrale au style très chargé. Il explique de nouveaux ce qu'il considère comme des « oppositions de races, de langues et de religion ». Il est attristé de voir le paysage défiguré par des usines... Montréal est sa dernière ville canadienne.

Il revient aux Etats-Unis et arrive à Philadelphie. Il fait un parallèle avec New York (grande ville agitée et bruyante). Suit le même schéma, il visite une usine, puis une université ainsi que l'Independance-Hall qui conserve tous les objets et documents relatifs à la Révolution.

Notre voyageur quitte Philadelphie pour Washington, dernière ville de son périple aux Etats-Unis. Il garde une bonne impression de cette cité plus aérée, gaie où le stress est moins oppressant.

Il décrit comme à son habitude les monuments qui sont nombreux dans cette ville, tels que le Capitol et sa colline, la bibliothèque du Congrès (qu'il admire), le musée national, la Maison Blanche ...

Il conclut son voyage sur ses impressions de voyage et se permet des parallèles entre les industries américaines et françaises ou sur les mentalités.

---

## **GASNIER, René**

Il naquit à Quimperlé le 24 mars 1874. Il fut un des principaux promoteurs de l'aviation en France. Pratiquant tous les sports dans sa jeunesse, il s'engagea en 1893 dans la marine marchande et devint capitaine au long cours. Passionné d'automobile et d'aérostation, il réalisa en ballon de grands raids en Europe et traversa la Manche. Il représenta l'Aéro-Club de France à la Coupe Gordon-Bennett 1907 (États-Unis).

Il se passionna également pour l'aviation naissante. Il mena ses premières expériences sur un planeur en 1906. En 1908, à bord d'un appareil de sa conception, construit avec son frère, il réussit un vol sur une distance d'environ 1 kilomètre à une altitude de 6 à 7 mètres.

Il apprit le pilotage avec Paul Tissandier (1881-1945). Le 8 mars 1910 sur appareil Wright, il se vit décerner

son brevet (numéro 391) de pilote aviateur de l'Aéro-Club de France avant de devenir l'instructeur des premiers aviateurs militaires. Il participa d'ailleurs à la création de la première école de formation de pilotes, aux côtés des frères Wright.

Il s'éteignit le 3 octobre 1913 au château du Fresne, à Bouchemaine (Maine-et-Loire).