

UN QUART DE SIECLE D'EMIGRATION.

Par le Dr. BREES, Médecin Inspecteur de l'Emigration - Anvers.

Les émigrants ont suscité de tout temps la pitié et la commisération publiques.

Beaucoup de nos compatriotes se souviennent encore des longues théories de malheureux qui régulièrement il y a quelques années encore déambulaient par les rues en excitant la curiosité et la sympathie générales. Vêtus d'oripeaux plus ou moins bizarres, plus ou moins odorants, où les jupes des femmes jetaient une note coloriée, une nichée d'enfants s'y cramponnant anxieux et affairés, ils allaient le pas lourd, le dos ployé sous le lourd fardeau de leurs bagages. Ils venaient des confins de l'Asie, de la Russie, de la Pologne, des pays Baltiques chercher par delà des mers une patrie qui leur fut moins marâtre, abandonnant sans esprit de retour le foyer d'où la misère d'après-guerre et les Progroms les avaient chassés.

Il y a 25 ans, les conditions matérielles de leur transport en chemin de fer, leur hébergement dans les villes et leur transport par navire s'étaient déjà fortement améliorés, même avec un certain degré de confort, à quoi la plupart d'entre eux n'étaient pas habitués. Il faut remonter à la fin du siècle dernier et au commencement de notre siècle pour se faire une petite idée des horreurs qui se commettaient journellement sous le couvert de l'émigration.

Tout navire capable de tenir l'eau se convertissait presque extemporément en navire d'émigrants; vieux charbonniers, vieux tramps, navires à bestiaux. Quelques planches, quelques cloisonnements ajustés à la hâte les transformaient en navires pour le transport d'émigrants. Cahotés pendant des jours et des jours dans des wagons d'où tout confort était exclus, les yeux brûlés par l'insomnie de plusieurs jours passés dans des positions inconfortables, dans des wagons surpeuplés, ils prenaient pied dans la ville d'où devait partir le navire qui devait les conduire dans le pays de leurs rêves. Or, qu'arrivait-il ?

A peine arrivés, ils devenaient la proie d'hôteliers rapaces; entassés dans des chambres malpropres, mal ventilées où les lits se superposaient parfois sur trois étages; grillés en été,

gelés en hiver, sans souci de l'hygiène et de la pudeur, ils passaient avant leur départ plusieurs jours horribles.

Il était temps que fut mis un terme au trafic en chair humaine, qui s'opérait au su et au vu de tout le monde et s'étalait au grand jour.

Dans un bel élan de solidarité envers cette classe nombreuse de frères moins fortunés, plusieurs gouvernements promulgèrent les uns après les autres des règlements plus ou moins complets déterminant les conditions hygiéniques du transport des émigrants et de leur séjour dans les ports. Ainsi notre gouvernement par son règlement du 2 décembre 1905 fixait ces conditions et fut un des premiers à faire une belle œuvre d'altruisme. Aussi au premier Congrès International d'Assainissement et de Salubrité de l'Habitation, tenu à Paris du 1^{er} au 8 novembre 1904, le Docteur Montaldi, médecin de la Marine, délégué du Gouvernement espagnol, formulait le vœu « de voir convoquer une conférence sanitaire internationale pour régler les conditions hygiéniques visant l'émigration tant en ce qui concerne les bateaux transporteurs que les personnes mêmes des émigrants ». L'Italie cependant qui dans des circonstances économiques difficiles avait largement essayé ses nationaux dans les pays neufs d'outre-mer, s'était la première émue des conditions déplorables et anti-hygiéniques au premier chef dans lesquelles s'opérait leur transport.

Par son règlement sur l'émigration du 10 juillet 1901, elle a mis fin à ce triste état de choses et détermine minutieusement les conditions de navigabilité de sécurité et de confort à quoi devaient s'astreindre les unités des armements maritimes désireux de transporter des émigrants italiens et exigeant des dispositions sanitaires suffisantes, et des conditions hygiéniques déterminées. Ce règlement auquel à l'envi tous les autres gouvernements ont fait de larges emprunts constitue encore aujourd'hui un modèle du genre; il prend possession de ses nationaux depuis le moment où l'idée d'expatriation s'est implantée dans leur esprit, les suit à bord depuis le moment de leur embarquement jusqu'à celui où ils mettront pied à terre promise, les accompagne à table, ne les abandonne ni jour ni nuit, et reste à leurs côtés dans leurs actes journaliers les plus infimes. Sans doute il pêche par des exagérations manifestes, par des mesures vexatoires, qui à plusieurs reprises ont soulevés des protestations unanimes, mais il n'est pas moins vrai que ce sera pour l'Italie un éternel honneur d'avoir posé solidement les premiers fondements de l'édifice

qui devait se construire et qui avait besoin de toutes les bonnes volontés pour s'élever.

Les mesures vexatoires auxquelles j'avais aussi fait allusion dans mon rapport de 1913 avaient trait à la nomination de médecins de la Marine, embarqués comme commissaires du Gouvernement italien à bord des navires à émigrants et vis-à-vis desquels les médecins des navires se trouvaient absolument en sous-ordre et en tutelle, et auxquels ils devaient obéissance.

Cette protestation soulève une violente réplique de la part de M. le Professeur Sestini de Gênes qui prit à cœur de justifier les mesures prises par son Gouvernement et déclancha une discussion assez longue à quoi prirent part M. le Professeur Gariel de Paris et M. le Docteur Borel du Havre, ainsi que le rapporteur, les confrères français partageant l'avis de celui-ci. Notons qu'à cette occasion M. le Professeur Gariel signalait qu'il n'était pas admissible que des médecins ne fissent pas partie des commissions d'inspection.

Le IV^e Congrès International tenu à Anvers du 31 août au 7 septembre 1913 eut l'honneur d'avoir à son programme cette question si éminemment complexe et qui comptait tant de facteurs dont la solution était si ardue.

Tout le personnel du Commissariat de l'Emigration à Anvers se mit résolument à l'œuvre pour traiter le vaste et intéressant sujet avec toute l'ampleur nécessaire, chose d'autant plus difficile qu'il était neuf et n'avait point encore fait l'objet de rapports auparavant.

Feu M. Venesoen, commissaire du Gouvernement pour l'Emigration, se chargea du rapport : Transport par chemin de fer; feu mon collègue M. le docteur Daman traita du logement de l'émigrant à terre, de la surveillance des hôtels, etc.; moi-même à 24 ans de distance, je fus chargé de parler tout comme aujourd'hui de l'hygiène de l'émigrant à bord du navire.

La région était immense et pour ainsi dire inexplorée, le terrain vierge et fertile, aussi une moisson abondante est venue récompenser les efforts des ouvriers et avec le recul des temps nous pouvons nous réjouir des résultats obtenus.

Mais n'entre pas qui veut dans le paradis promis : devant les flots toujours plus nombreux d'émigrants débarquant dans

les pays d'émigration, principalement les Etats-Unis et le Canada, ceux-ci élevèrent des barrières pour les endiguer dans une certaine mesure et défendre leur territoire contre les « Indésirables », les éclopés, les tarés, les infirmes, bref tous ceux qui à certains moments pourraient tomber à charge de la charité publique. Tous les émigrants, pour les Etats-Unis, passent à Ellis-Island, près de New-York, une visite sévère et tous ceux qui sont atteints d'affections mentales, de tares physiques et organiques et surtout de trachome sont systématiquement et impitoyablement refusés.

A Anvers, avant l'embarquement, tous sont examinés méticuleusement dans le but d'écarter et de renvoyer dans leurs foyers ceux qui pourraient être atteints d'une des affections citées antérieurement et cela surtout afin d'éviter une déception et un désespoir encore plus grands à ces malheureux s'ils se voyaient refuser le dignus intrare alors qu'ils avaient déjà un pied posé sur la terre promise.

Le nombre des émigrants embarqués à Anvers atteignait en 1907 le nombre de 120,947, en 1913, 114,472. Vous pouvez vous figurer la somme de travail fournie par les médecins des armements et les médecins de l'émigration examinant de concert ce nombre considérable de voyageurs.

En 1923, les Etats-Unis devant le danger réel que présentait pour eux l'introduction du typhus exemthématique qui régnait endémiquement dans les pays balkaniques, maladie de misère suite des guerres presque continuelles qui avaient ravagé ces pays, décrétèrent le quota qui limitait dans une forte proportion le nombre des émigrants de chaque nationalité admis aux Etats-Unis; par la même occasion, il nomma dans chaque port d'émigration un médecin américain qui procédait lui-même à la visite et qui refusait impitoyablement tout individu porteur de poux de tête, de poux de corps, agents de transmission de cette maladie, de lentes ou d'œufs. Cet exemple fut aussitôt suivi par le gouvernement canadien qui délégua lui aussi un de ses médecins nationaux.

Il va sans dire que ces différentes mesures eurent un effet des plus néfaste sur le nombre des émigrants qui descendit en 1935 jusqu'à 2,000, en 1936, 3,377.

Pour être admis actuellement au trafic des passagers d'entrepôt, les navires doivent donner des garanties de sécurité

et d'hygiène, c'est pourquoi ils doivent remplir des conditions de navigabilité et d'habitabilité. Nous nous attacherons exclusivement à ces dernières qui peuvent se réduire à quatre principales :

- 1° cubage d'air ;
- 2° aération et ventilation ;
- 3° température ;
- 4° humidité.

Nous pouvons comprendre dans un même chapitre le cubage d'air, l'aération et la ventilation qui sont intimement liés.

1. **Le cubage d'air** qui a donné lieu à tant de recherches et de controverses et qui est d'une importance capitale dans les hôpitaux, casernes, écoles, etc. à terre, est d'une évaluation beaucoup plus difficile à bord des navires et d'ailleurs dans les circonstances actuelles ne se pose même presque plus.

Théoriquement ce cube est d'espace destiné à l'habitation et débarrassé de tous les impédiments et divisé par le nombre d'émigrants qui l'occupe; le quotient sera le cube d'air assigné à chacun.

En pratique, il vaut mieux se rejeter sur le cube d'espace qui ne pourra être inférieur à 2.85 m³ par émigrant.

Ce chiffre paraît bien faible comparativement à celui qu'on exige à terre dans des conditions d'habitation normale, mais n'oublions pas qu'ici nous pouvons mettre en jeu avec la plus grande facilité les deux grands facteurs de purification de l'air, l'aération et la ventilation. Il est évident que le cube d'air est infiniment plus grand dans de petites cabines, où, outre les moyens d'aération naturels, tels que les hublots, des appareils de ventilation projettent des flots d'air pure, que dans les espaces clos de toutes parts, à air stagnant, tels que les cales quelque étendues qu'elles soient.

Cette remarque est extraite de mon précédent rapport; mais la question ne se pose même plus actuellement. Fini le temps où les émigrants étaient entassés par centaines dans des entrepôts, les hommes d'un côté, les femmes de l'autre, dans 2, 3 couchettes superposées, des ménages nombreux étant astreints à une séparation forcée de corps pendant toute la durée du voyage. Je me souviens encore de certains départs pour le Canada sur de vieilles unités qui transportaient 2,500 émigrants.

Vous pouvez vous figurer dans quel état devait se trouver un entrepont logeant 2 à 300 passagers n'ayant de la propreté et de l'hygiène corporelle que de vagues notions, et qui déjà

exhalaient à l'air libre une odeur « sui generis », et avec cela sujets aux affres du mal de mer qui les frappait presque fatalement avec toutes les misères. Actuellement, les émigrants ont de véritables cabines contenant 2, 4, 6, 8, 10 lits, quelques lignes de navigation ont des installations si confortables qu'elles peuvent être avantageusement comparées à celles de 2^e classe du temps où moi-même, il y a quarante ans, je voyageais en qualité de médecin de bord.

III. Température. — Le chauffage des cabines se fait au moyen de radiateurs à vapeur. Il en est de même des salles à manger, etc., de façon à pouvoir fournir partout une chaleur convenable.

IV. Etat hygrométrique. — Les demeures exclusivement en fer, que sont nos transports, sont souvent sous certaines conditions de température et d'état atmosphérique d'une humidité extrême, au point que l'eau se condense en gouttelettes le long des parois. Ajoutez-y la nature spéciale de l'air salé, les fuites des tuyautages, les produits de respiration pulmonaires et de la perspiration cutanée.

Cet état d'humidité prédispose habituellement à différentes maladies aiguës, bronchites, pneumonies, etc.

Une ventilation énergique en tout temps, le chauffage en hiver remédient à cette situation. Notons encore qu'actuellement les parois sont recouvertes d'une couche de peinture contenant des produits absorbants de l'eau, tels du liège en grains.

II. Habitabilité du navire en tant que navire à émigrants :

a) *Couchage.* — Anciennement les couchettes étaient souvent faites de bois. Inutile d'insister sur les qualités peu hygiéniques de celles-ci, l'un de leurs moindres défauts étant de se nettoyer difficilement et de servir de réceptacles à la vermine, dont il est très difficile de les nettoyer par la suite.

Actuellement on se sert uniquement de lits en fer galvanisé ou émaillé facilement lavables et désinfectables.

Les matelas et l'oreiller mis à la disposition de l'émigrant doivent être très propres, secs et en bon état, le contenu de la paille ou varech d'un poids d'environ 10 kilos. Il est changé après chaque voyage et l'enveloppe lavée.

Il n'y a jamais plus de deux lits superposés dans les cabines, chaque passager est muni au moins d'une couverture avec un corset de sauvetage à portée de la main.

b) *Eclairage*. — Est uniquement électrique fourni par les dynamos du bord, tous les compartiments sont munis de lampes à pétrole pour le cas d'accident au dynamo. Du reste la loi américaine oblige les navires d'émigrants d'être munis de lampes à l'huile, à verre rouge, indiquant les sorties en cas de danger.

c) *Propreté et hygiène corporelle*. — Chaque navire doit être muni d'un nombre suffisant de lavabos attenant aux différents compartiments, servant aux ablutions des émigrants. Au temps jadis l'eau fournie dans ce but était de l'eau salée; depuis plusieurs années cependant les compagnies de navigation sans exception fournissent de l'eau douce pour tous les usages en quantité nécessaire.

d) *Urinoirs et water-closets*. — Ceux-ci doivent se trouver en quantité convenable à proximité des cabines. Ils doivent être tenus avec la plus grande propreté, car l'émigrant éprouve souvent une défiance et un dégoût tout spécial pour les édicules ordinaires. Une surveillance continue doit être exercée à ce point de vue; celui qui en est chargé ne peut évidemment pas être autorisé à servir à table.

e) *Salles de bains*. — Une salle de bains pour hommes et femmes avec eau chaude et froide et douche est de rigueur.

f) *Salles à manger*. — Anciennement les émigrants prenaient leurs repas dans les entreponts, souvent très sales, où ils logeaient; actuellement, ils le font dans des salles à manger spécialement affectées à cet usage; ils font usage de couverts en métal, d'assiettes et tasses en faïence et de verres.

g) *Alimentation*. — Inutile d'en dire très long sur l'alimentation et la ration d'entretien de l'émigrant. Alors que ces questions étaient d'une importance capitale, il y a quelques années, que les règlements fixaient d'une façon méticuleuse les quantités minima à quoi il avait droit, qu'une surveillance sévère était exercée sur les navires aux fins de s'assurer qu'ils embarquaient des vivres de qualité et en quantité convenables, ces questions sont devenues aujourd'hui absolument secondaires. Plus n'est besoin de fixer les quantités d'aliments qui fournissent les 100 gr. d'albumine, 60 gr. de graisse et 350 gr. d'hydrate de carbone constituant le régime d'entretien de l'homme; par suite de la concurrence entre les différentes lignes de navigation, la nourriture des émigrants s'est améliorée dans des proportions telles que les ouvriers, les bourgeois mêmes, s'en contenteraient avec plaisir.

h) *Eau potable.* — L'eau est un grand véhicule de transport des germes pathogènes, aussi la question de l'eau potable à bord des navires est-elle d'importance primordiale; une eau potable ne doit donc pas seulement être pure au point de vue bactériologique. L'eau de consommation, celle qui sert à la préparation des aliments doit présenter toutes les garanties possibles de salubrité et être d'une inocuité parfaite. L'approvisionnement d'un navire en eau qui exige des manipulations multiples, doit donc se faire dans les meilleures conditions d'hygiène et de propreté. Nombreuses, en effet sont les causes de contamination depuis la prise de l'eau, jusqu'au moment où la consommation la puise hors des citernes où elle a séjourné plus ou moins longtemps, en traversant des canalisations d'une étendue plus ou moins grandes, composées de diverses matières capables de s'altérer ou d'être par elles-mêmes une cause de nocivité.

L'eau pour la consommation de bord, est l'eau que les différentes villes servent à leurs administrés; elle est donc d'une pureté suffisante et prête à la consommation immédiate. Nous voulons cependant dire un mot sur les différents procédés de l'épuration de l'eau dont le besoin, pour des causes diverses, pourrait se faire sentir, c'est-à-dire la filtration et la distillation, en passant sous silence la stérilisation; et épuration par produits chimiques, tels que permanganate de K., etc.

Filtration. — La filtration de l'eau est nécessitée par les particules minérales que l'eau emprunte aux différents conduits, aux citernes où elle a séjourné, ainsi que par les produits organiques qu'elle peut avoir en suspension. Nombreuses sont les marques de filtres en usage à bord des différentes lignes de navigation, mais il semble que celui qui semble rallier le plus de suffrages est le filtre Cumberland, système Pasteur, à bougies d'amiante qui donne les meilleurs résultats, tout en étant d'une stérilisation facile. Tous ces systèmes donnent une eau sinon chimiquement pure, du moins une eau qui peut être consommée sans danger.

Distillation. — Elle a l'immense avantage de pouvoir utiliser l'eau de mer en cas de nécessité. La marine de guerre française a d'ailleurs franchement adopté la distillation de l'eau de mer et elle en prescrit l'usage à bord de ses différentes unités de combat. Théoriquement, c'est l'idéal, et ce procédé semble devoir rallier les suffrages unanimes des hygiénistes; mais nous remarquons cependant que cette eau privée de ses sels et de ses gaz est fade, insipide, indigeste, défauts à quoi il

est cependant facile de remédier dans une certaine mesure; tous les navires, transports d'émigrants sont capables de fournir plusieurs milliers de litres d'eau distillée par jour.

Réservoirs d'eau. — L'eau douce est conservée dans des citernes encore appelées « tanks », situées dans les zones inférieures du navire pour être distribuée dans les différentes parties au moyen de tuyautages de composition et forme diverses sous l'action des pompes. Ces tanks sont soumis à la propreté la plus méticuleuse et le personnel chargé de leur entretien devrait être l'objet d'une éducation spéciale. D'ailleurs on a depuis quelques années renoncé au nettoyage dangereux au point de vue de l'hygiène par un homme qu'on y descendait. Actuellement, il s'effectue au moyen de la vapeur d'après le système préconisé par le docteur Guézennec et expérimenté sur le « Magenta » en 1900 pour la première fois.

Les tanks sont faits uniquement de fer; sous l'action de l'eau celui-ci s'oxyde, se rouille. Il en résulte que les parois se recouvrent d'une légère couche de sels de fer communiquant à la fois à l'eau une couleur brunâtre et un goût particulier. C'est pourquoi l'eau de consommation doit toujours être filtrée.

Pour remédier à ces inconvénients, on a proposé de revêtir les parois internes de produits divers, peinture spéciale, laque vernissée, lait de chaux, etc. mais ces différents systèmes ont le grand désavantage de se désagréger facilement et de souiller l'eau. Le revêtement idéal est constitué par le cimentage des citernes qui a l'avantage d'être d'application facile, d'être d'un prix relativement minime et d'une surveillance commode.

La quantité d'eau potable à la disposition des émigrants doit être d'au moins 5 litres par tête.

Je m'excuse d'avoir été assez prolix en parlant de l'eau potable, nulle autre question, à mon avis, n'ayant une importance aussi grande.

i) *Service médical.* — Celui-ci doit être assuré à bord d'une façon convenable. La loi italienne très sévère à ce sujet exige que les navires transportant 700 émigrants aient 2 médecins, 3 quand ce nombre dépasse 1,500. Il nous semble que la loi allemande qui impose 2 médecins lorsque le nombre d'émigrants dépasse 1,000 est dans une note beaucoup plus juste. Je profite de l'occasion pour émettre le vœu que les Compagnies de Navigation aient à cœur de s'entourer de médecins entendus et dévoués ayant les connaissances spéciales qu'on peut attendre d'eux pour certains trafics, ce qui en-

traîne comme corollaire la nécessité pour les armements, de les rénumérer convenablement.

Il serait même désirable qu'une pension convenable leur soit attribuée au bout d'un certain nombre d'années de navigation effective.

j) *Hôpitaux*. — Tous les navires à émigrants sont munis d'installations hospitalières qui naturellement sont variées comme les types des navires même. Cependant, il est absolument requis que chacun soit muni d'un hôpital divisé en deux sections, dont l'une à l'usage des émigrants mâles et l'autre à celui des femmes. Le nombre des lits qu'il renferme est proportionnel au nombre des émigrants, dans tous les cas il ne pourrait pas être inférieur à 1 %.

Des water-closets et installations de bain, destinés à leur usage exclusif, d'un abord facile, leur sont contigus. Ces lits ont une largeur d'au moins 0.80 m. et une longueur de 1 m. 85. Ils sont entièrement métalliques et munis de matelas bourrés de laine ou de crin végétal et fournis de draps de lit et de couvertures nécessaires. L'espace entre deux lits sera au moins de 0.50 m. et celui entre deux rangées de couchettes d'au moins 0.90 m. Nulle part les prescriptions hygiéniques ne seront appliquées avec plus de rigueur; le cube d'air ne sera jamais inférieur à 4 m³, la ventilation et le chauffage feront l'objet de soins constants. On évitera soigneusement l'encombrement des locaux par des objets inutiles; ils ne renfermeront que le strict nécessaire, un crachoir, un vase hygiénique et un petit dressoir pouvant contenir verre et récipient à eau, ainsi que les médicaments du malade. Les parois seront de préférence unies et présenteront le moins d'angles possible; elles seront peintes en blanc à l'huile; toutes les salles des hôpitaux seront dallées pour cause de facilité de nettoyage.

Plusieurs lignes de navigation relèguent l'installation hospitalière à l'arrière du navire, à la poupe. Nous sommes d'un avis diamétralement opposé quant à cet emplacement. Sans doute à première vue c'est l'endroit idéal, éloigné du reste du navire, offrant le moins de danger de contamination, mais nous devons en navigation surtout voir le côté pratique des choses. Un hôpital à l'arrière, c'est la soutrance continuelle pour le malheureux déjà affecté par la maladie. C'est en effet là que le roulis et le tangage se font sentir avec le plus de violence et les trépidations de l'hélice sont une cause permanente d'insomnie pour les malades. Remarquons aussi que la poupe est la partie du navire la moins accessible, la plus éloi-

gnée de la pharmacie et des cuisines, obligeant le médecin et le personnel médical à traverser tout le navire, et ce n'est pas par ce va et vient continué à travers du navire qu'on diminuera les chances de contagion.

k) *Pharmacies*. — Tous les navires à émigrants sont munis de pharmacies dont le contenu est fixé par l'arrêté royal sur la « sécurité des navires » du 12 septembre 1920, ainsi que tous les instruments de chirurgie qu'une opération chirurgicale à faire d'urgence pourrait rendre nécessaires. La nécessité de cette instrumentation a été prouvée maintes fois par le fait que des opérations chirurgicales graves, des opérations d'appendicite par exemple, ont déjà été pratiquées à plusieurs reprises avec le plus grand succès à bord.

Tous les vaccins et serums usuels y trouvent également place.

Une inspection officielle des différents aménagements, cabines, hôpitaux, nourriture, est faite le jour même où la veille du départ du navire. Le comité d'inspection se compose du commissaire du Gouvernement pour l'émigration, d'un capitaine délégué de l'Inspection Maritime et d'un médecin inspecteur de l'émigration.

l) *Canots de sauvetage*. — La question de l'approvisionnement de ceux-ci ne rentre pas dans le cadre de cette étude; elle a d'ailleurs été traitée au premier « Congrès International d'Assainissement et de la Salubrité de l'Habitation » à Paris, par M. le professeur Langlois. Nous tenons cependant à constater que l'adjonction d'une petite pharmacie portative préconisée par lui a été résolue depuis par plusieurs armements entre autres la Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal) dont tous les canots de sauvetage renferment une cassette contenant quelques médicaments de première nécessité et objets de pansement. Nous croyons que l'adoption de cette mesure sur tous les vapeurs s'impose impérieusement.

m) *Appareils de désinfection*. — Les Républiques de l'Amérique du Sud et parmi elles surtout le Brésil, ainsi que la République Argentine exigent rigoureusement que tous les navires à émigrants soient munis d'une étuve à désinfections. Celle qui est le plus généralement employée est du système Geneste et Herscher utilisant la vapeur sous pression. Elle sert à la désinfection de tous les objets ayant été en contact avec des malades atteints de maladies infectieuses.

La désinfection d'espaces limités, tels que les hôpitaux,

cabines, s'opère très pratiquement au moyen de divers appareils utilisant le formol.

La dératisation périodique imposée par presque tous les gouvernements débarrasse en même temps les navires des rats cancrelats, fourmis, etc., bref de toute la vermine que les voyages dans les régions tropicales et subtropicales amènent fatalement.

La dératisation s'opère à présent presque généralement au moyen d'appareils produisant de l'acide cyanhydrique, très énergique mais aussi d'une grande toxicité, qui exige énormément de précautions dans l'emploi. Anciennement on employait exclusivement les appareils de Clayton et celui de Marot produisant l'un un mélange d'acide sulfureux et sulfurique, l'autre de l'anhydride sulfureux.

Dans cette étude qui ne pouvait comporter de trop longs développements, j'ai essayé de vous esquisser la marche lente, mais sûre des progrès obtenus dans les conditions hygiéniques du transport des émigrants par mer, au cours de ces vingt-cinq dernières années.

Je suis heureux de pouvoir constater que presque l'universalité des vœux formulés lors du dernier Congrès de l'« Hygiène du Bâtiment » à Anvers a reçu une solution favorable et je ne vois pour ainsi dire pas les desideratas qu'on pourrait énoncer encore. Arrivé au terme de ma carrière, je me vois tel le voyageur qui, arrivé au sommet de la colline, terme de son voyage, voit avec plaisir, mais aussi avec un peu de mélancolie, le ruban de la longue route parcourue étalé devant lui.

Je ne puis cependant résister au plaisir de vous soumettre une partie du plan de construction des trois unités nouvelles, à moteur, destinées au transport des émigrants, soit le moteur « Popacabana », le moteur « Piriapolis » et le moteur « Mar de la Plata » actuellement sur chantier aux établissements Cockerill à Hoboken, pour compte de la Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal).

Il est un exemple frappant du chemin parcouru et des résultats obtenus.

Le pont C (pont d'embarquement) présente 14 cabines pouvant loger chacune 4 passagers, le pont D qui lui est immédiatement inférieur mais qui n'est pas reproduit, a 30 cabines à 2 lits, soit des installations pour 116 émigrants. Il abrite en outre 3 hôpitaux, 1 à 2 lits pour hommes et 1 à 2 lits pour femmes, un troisième qui peut servir éventuellement à loger les infectieux. Ces différentes installations sont soigneusement isolées et munies chacune d'un bain et d'un W. C. La chambre du médecin, la pharmacie, chambre de consultations se trouvent dans le voisinage le plus immédiat.

Veillez remarquer l'étendue de la salle à manger et le confort d'un salon pour les femmes émigrantes.

Le mobilier des hôpitaux consiste en :

- 1 armoire en sapin blanc peint en émail,
- 1 table,
- 1 chaise,
- 2 lits d'hôpital,
- vases de nuit, seaux en émail blanc,
- 1 ventilateur portatif,
- 1 lavabo.

Le dispensaire prend les allures de grande clinique; il contient, en effet :

- 1 table pour opération et examen,
- 1 vitrine à instruments à une porte et 4 tablettes intérieures,
- 2 chaises,
- 1 tabouret,
- 1 armoire à médicaments,
- 1 installation de stérilisation comprenant :
 - 1 autoclave vertical de 50 × 60 cm.,
 - 1 condensateur,
 - 1 réservoir pour eau stérile de 40 litres,
 - 1 lavabo avec eau stérile,
 - 1 stérilisateur de Poupinel,
 - 1 bouilleur à instruments,
 - 3 boîtes métalliques de Schimmelbusch.

Il me semble qu'il y a lieu de féliciter chaleureusement notre grand armement national d'avoir mis sur chantier ces trois belles unités qui non seulement semblent friser de bien près la perfection en fait de transports d'émigrants, mais en outre iront porter en Amérique du Sud le renom de nos chantiers belges. L'armement d'ailleurs a eu conscience, nous pouvons bien le dire, d'avoir réussi une chose belle, trop belle

pour des émigrants, aussi les a-t-il soigneusement baptisés : passagers de 3^e classe.

Je termine en formulant le vœu que les restrictions, les entraves apportées à l'émigration puissent prendre fin et le quota qui la paralyse presque entièrement, disparaîtra.
