

amoureux comme moi. » Pauvre Edgar ! il ne savait tout dire, et encore moins tout deviner. C'est ainsi qu'il ignore que sous cet incognito se cache le prince de Hombourg en personne, lequel aspire ouvertement par lettre à la main de la princesse. De son côté la princesse, décidée à tout ignorer, et qui est d'ailleurs tout entière à sa grande passion pour son secrétaire, lui dicte deux lettres en style différent : la première à l'adresse de M. de Hombourg, et qui lui signifie un refus; l'autre lettre articulée à mots couverts une véritable déclaration d'amour, et ne porte pas de suscription. Le secret intime la garde pour lui. Vous comprenez que c'est le dénouement qu'il a ainsi dans sa poche sous une forme épistolaire. Aussi bien est le temps de débrouiller toutes ces aventures fort confuses, quoique des plus vulgaires, et l'on se sent à la fin tout à fait impatient de ce rôle ridicule imposé sans miséricorde à une femme jeune, belle, amoureuse, princesse, et princesse sacrifiée, s'il en fut jamais, de la plume de vandouillie. Enfin une main trahisonnément obligeante vient lui dessiller les yeux, et quand respectueusement les signaux convenus de l'événuel et du zant, la princesse saisit la muette correspondance au passage. Quelle découverte pour le cœur d'une amante ! on a beau être affesse débouarré et germanique, une *La Vallière* en pareille circonstance tourne aisément à l'Hermione ou à la Roxane :

Ma rivale à mes yeux s'est enfin déclarée.

A la bonne heure, mais nous n'avons affaire qu'à une comédie masquée, et la grimace tragique ne fait que passer sur le front de la candide Allemande. Voici d'ailleurs un dérivatif tout trouvé pour cette belle passion. Grâce au prince de Hombourg, le zant et l'événuel peuvent aller où bon leur semble reprendre et mener à fin leur conversation.

Comme vous voyez, cette pièce, — si toutefois il vous est permis d'en juger par ce rapide aperçu, — chatouille singulièrement le spectateur, mais ce n'est ni pour le faire rire, l'échafaudage en est laborieux, l'ajacement pénible, c'est un replaçage de reminiscences. M. Bayard a été morri à l'école de M. Scire, mais il n'en connaît pas tous les décrets, et il est loin d'avoir cette allure aisée et légère et cette délicatesse d'événuel qu'il dissimule les emprunts. Pour composer ce nouveau bon-pet-dramatique, M. Bayard butiné sans trop de façons dans la corbeille d'autrui. Sans remonter jusqu'à la *Popille* de Fagan, il a utilisé à sa manière la *Princesse Audele*, la *Loi Sûlique*, le *Changement de main*, et surtout le *Verre d'eau*, ce joli ouvrage qui nous a procuré et nous vaudra encore tant de jastiches. Comment ne pas réussir avec tant d'éléments de succès ? comme on dit. Et puis quelle mise en scène splendide ! Que de jolies choses à voir, à défaut de celles qui n'aurait étonné. C'est la passion décente et la grâce enjouée de madame Albert. C'est encore l'élegance chiffonnée de madame Duché et les beaux yeux de mademoiselle Ozv.

En attendant cette grande partie de trois acts joués sur un gré et un événuel, le théâtre de la Bourse avait donné les *Frères Dandin*. Ces Étobécet Polynice en boutique vendent des paraplines, mais n'en font pas meilleur ménage. Doudaine l'ainé, grand zargon de quarante-huit ans, tyrannique horriblement Doudaine son pûné, écheubin pûné et pûné qui s'est permis d'adorer une risette malgré le resto fraternel. Adorer, passe encore, mais il a fait nie. Craignant de voir s'égarer la mes des Doudaine, il a contracté un mariage morgantique et installé la dame dans le domicile social. Doudaine l'ainé en est instruit, mais pour le moment un parapline monstre derobe l'innocence à ses regards et la met à l'abri de sa fureur. C'est alors que sous un prétexte quelconque Arnal s'introduit dans la maison. Il porte un pailet et le beau nom de Nicodème, très-pêche parut de Nicodème. Monsieur Doudaine l'ainé le prend pour la belle-sœur, et sa colère tombe et s'évapore devant tout d'attraits. Il lui prodigue les tendresses et les agaceries. Arnal se révolte, il atteste M. le maire et l'état civil, et jure par sa barbe qu'il ne fait pas partie du beau sexe. La situation est fort zaine, et sacrée tout juste au moment de devenir indécente. Une autre originalité de ce vandeville, étonnée échapée à ce foyer d'incendiaires bouffonneries qu'on appelle Varin, une autre surprise, disons-nous, c'est le *speack* adressé au public en manière de complet final, et prononcé par notre Arnal avec accompagnement ordinaire de gros rires et de hoquets convulsifs.

Les Variétés ont donné la première représentation de la *Baronne de Blignac* par les débuts de mademoiselle Dolphine Marquet. L'actrice vaut mieux que la pièce. Cette petite baronne, genre Pompadour, a été compromise sous le nom fantaisique de Blignac par une douzaine d'étourdis à paquettes. Dans le nombre, il y avait un petit vicomte que la jolie veuve distinguée de longue date, et dont elle est adonnée le plus respectueusement du monde. Notre étourdi, retrouvant ses amours, s'engage par écrit à épouser la dame de Blignac, et c'est alors qu'on lui persuade qu'il s'est doté d'une fiancée soixante ans.

Vous venir le temps et la saison des prédictions et voyages pour nos comédiens en vogue. Avec mademoiselle Déjazet-Gentil-harnard est parti pour la province, et c'est pour obtenir, s'il est possible, l'équivalent de ce grand succès que M. Boqueplan a eue la *Carotte d'or* du vieux répertoire du Palais-Royal. Le marquis de Longeter, mélange de bon-homme et de finesse, époux débouarré et marquis mégné, philosophe et débottant de tabac, nous semble un personnage taillé tout exprès pour le talent de Bonifé.

Les distractions du théâtre et les plaisirs pris en vue de la rampe ne suffisent pas aux Parisiens ; par cet chaleur sénégaubienne, ils dansent encore, ils dansent toujours. Il est vrai que leur Terpsichore se démente en plein air. On assiste le Ranclach, Mobilite est emporté d'assaut, et c'est à

peine si le Château-Rouge peut contenir les flots d'amateurs qui lui arrivent par la chusée de Chuzancourt. Après l'éclat qu'il avait jeté sa grande fête égyptienne de jeudi, celle de dimanche dernier était charmante. Beaucoup de jolies femmes et beaucoup de jolies toilettes. Robes roses, robes blanches, robes lilas, toutes sortes d'apparitions gracieuses se montraient dans les kiosques et sur le parterre des gazons. On a dansé à la clarté du gaz et des étoiles, c'était une nuit féérique. Ce Nouveau-Tivoli rappelle l'ancien et, en même temps, l'efface et le fait oublier. Il lui ressemble comme un jeune homme à un vieillard. Ses gazons sont plus frais, ses bosquets plus touffus, son éclairage plus abondant et plus lumineux ; il est vrai que le Nouveau-Tivoli n'a plus le sorcier qui, dans l'ancien, vous tirait un horoscope exagéré, mais l'enchantement y est toujours, c'est-à-dire le plaisir, ce père immortel de tous les sortilèges. N'allons pas oublier que notre Tivoli a aussi sa pyrotechnie, et qu'il vous offre, comme le bouquet de chacune de ses fêtes, un feu d'artifice abondamment nourri de bombes, de flammes du Bengale et de ballons lumineux ; celui-là ne se contente pas de vous jeter un peu de poudre aux yeux, il vous tient longtemps tout ébloui devant ses magnificences. Désormais le feu d'artifice de Tivoli sera une vérité, bien différent de ceux de son prédécesseur, qui n'étaient guère visibles que sur l'affiche.

Chemin de fer du Nord (1).

PREMIÈRE SECTION

DE PARIS À AMIENS.

Deux royaumes, frères par la langue, par les mœurs, par les usages ; deux peuples dont la diplomatie a pu faire des nations différentes sans leur créer une nationalité distincte ; deux pays unis par tant d'intérêts, la France et la Belgique viennent de se rapprocher dans l'espace ; deux capitales se donnent la main ; Paris est dans Bruxelles et Bruxelles dans Paris. Le fer, instrument cruel de toute conquête, accomplit en ce moment, pour le bonheur du monde, la plus douce et la plus durable des conquêtes.

Le chemin de fer du Nord a un développement total de 551 kilomètres pour la partie actuellement mise en circulation ; mais cet immense développement n'est pas tout à fait les deux tiers de ce réseau qui doit couvrir la surface de nos départements du nord ; les embranchements sur Dunkerque et Calais partant de Lille pour se bifurquer à Hazebrouck, et celui qui, partant de Fampoux, à quelques kilomètres d'Arras, doit épargner aux voyageurs l'énorme détour qu'ils seraient obligés de faire si, pour se rendre à l'un de nos deux ports de la Manche ou de la mer du Nord, ils étaient forcés de passer par Lille, portent l'augmentation totale de ces gigantesques travaux à 511 kilomètres environ.

L'État, s'étant chargé de la construction de cette grande voie de communication, dut s'adresser à ses plus habiles ingénieurs ; le corps savant des ponts et chaussées choisit parmi ses membres ceux qui devaient mener à bien une si vaste entreprise : tout ce qui sert à vaincre les obstacles, la science, la volonté, l'activité, le travail, se rencontra dans les uns ; les collines s'aplanirent, les vallées s'élevèrent ; la loi des ressorts se manifesta, les sursirent en créer ; sur toute la ligne les chauffeurs s'organisent, des milliers d'hommes, habiles et intelligents, obéissent à l'intelligence ; c'est, si l'on peut se servir de ce terme, une grande bataille pacifique à livrer, mais ce sont d'habiles généraux que nos ingénieurs, la victoire devait leur rester ; elle l'a été restée.

C'est ici le cas de signaler à la reconnaissance de la France le nom des hommes à qui elle doit l'accomplissement de la grande œuvre du chemin de fer du Nord. Personne n'ignore qu'a fait le tableau de la *Transfiguration* ; il n'est pas une petite caricature qui ne soit signe d'un nom qui devient bientôt populaire, une tragédie, un vaudeville, ou sait quels en sont les auteurs ; mais demandez qui a construit Notre-Dame de Paris ; toutes nos belles cathédrales ou même la Madeleine ? qui a amené dans notre capitale les eaux de l'Ouère ? qui a joint l'Italie à la France par le passage du Simplon ? etc., etc. Quelques savants, quelques archéologues, des architectes pourront vous répondre, mais la majeure partie de ce que l'on appelle le monde ignore. Pourquoi cette indifférence ? pourquoi se contente-t-on d'admirer un beau monument ou de jouir d'une belle œuvre d'utilité publique sans s'informer à qui on doit en rapporter son admiration ou sa reconnaissance ?

La construction du chemin de fer du Nord a été divisée en deux sections : la première, comprenant l'espace entre Paris et Amiens, la seconde, entre Amiens et la frontière de Belgique, avec ses deux embranchements, l'un sur Lille et Tournai, l'autre sur Valenciennes et Blanc-Misseron ; Douai étant le point d'intersection de ces deux embranchements.

Voici les noms de messieurs les ingénieurs qui ont été chargés de ces importants travaux.

Première section.

M. Dufroy de Broville, ingénieur en chef, directeur, ayant sous sa direction :

MM. Houssaye
Conche } ingénieurs ordinaires.
de Mondesir
Sauge

Bazaine, actuellement ingénieur en chef de la ligne d'Amiens à Boulogne.

1) La loi relative au chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique porte la date du 15 juillet, jour de sa promulgation ; elle est insérée au bulletin des lois sous le numéro 12 006. — L'adjudication a eu lieu le 9 septembre suivant, la durée de la concession est de trente-huit ans.

Deuxième section.

M. Busche, ingénieur en chef, ayant sous sa direction :

MM. Maniel
Pétil } ingénieurs ordinaires.
Maclart
Barreau
Mille

On doit ajouter, à la nomenclature des noms honorables qui précèdent, le nom de M. Heynaud, ingénieur en chef et professeur d'architecture à l'école des ponts et chaussées, qui a construit le remarquable monument de la gare de Paris, et celui de M. Armand, architecte du gouvernement, chargé de la construction de toutes les stations et gares du parcours de la ligne.

Ce n'était pas assez d'avoir construit le chemin ; l'État ne pouvait trouver de représentants plus dignes que ceux auxquels l'adjudication a transmis le soin d'administrer et d'exploiter cette partie du vaste réseau qui doit couvrir la France. Investi des pouvoirs les plus étendus, le conseil de la compagnie a dû faire, parmi les membres éminents qui le composent, un choix qui fut répondrait aux nombreuses exigences d'une si grande entreprise ; les nommer, c'est faire à la fois l'éloge du discernement des administrateurs et justifier la confiance de la compagnie. Ce sont : MM. baron de Rothschild, Delebecque, marquis Dalon, Caillard, Ph. Holtzinger, Thierxneuse, et M. Emile Péreire, dont le nom restera dans l'histoire des premiers essais de fondation des chemins de fer en France, comme dans celle des plus magnifiques créations de cette noble industrie.

GARE DE PARIS.

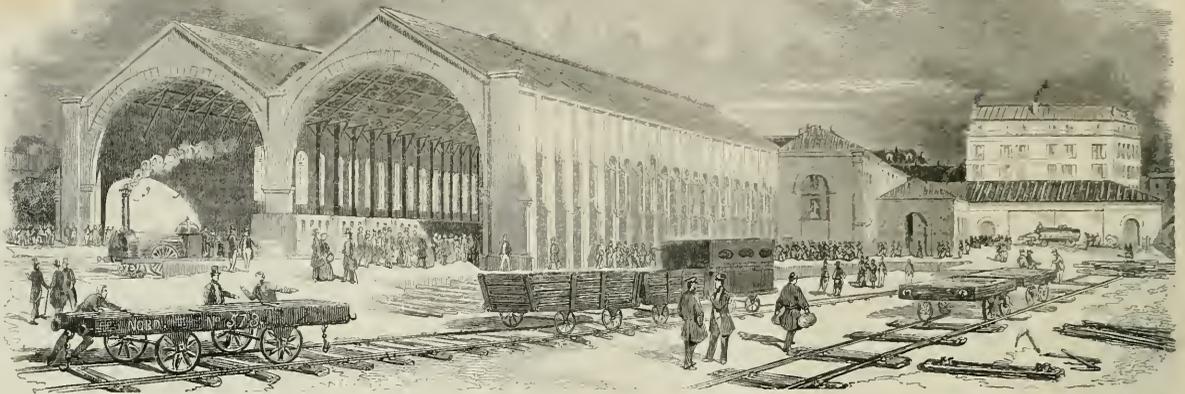
L'illustration, qui ne néglige jamais de mettre ses lecteurs au courant de tout ce qui se fait de beau ou de remarquable dans notre pays, a déjà donné une description et un dessin de ce beau monument ; mais on n'a pu juger que de l'extérieur. Le moment est venu de faire pénétrer le public dans ces vastes salles destinées à recevoir peu à peu la population de deux royaumes, dans ce bel embarcadère, qui est la digne préface de cette Odyssee.

Dès l'abord se présente une large galerie, espèce de salle des Pas-Perdus, recevant le jour par huit grandes arcades vitrées, ouvrant sur la façade méridionale du monument, qu'elle occupe en entier. Là se trouvent les bureaux pour prendre les billets : trois portes donnent entrée dans les salles d'attente. La porte à gauche est destinée aux voyageurs de première classe ; celle du milieu à ceux de seconde ; enfin la porte à droite donne issue dans la partie réservée aux voyageurs de troisième classe. A l'extrême droite et à l'extrême gauche se trouvent les bureaux destinés, l'un aux bagages portés, l'autre aux bagages arrivés ; chaque extrémité de cette galerie est ornée d'un carreau ; l'un, celui du Nord, est une horloge ; celui de l'est sert à indiquer l'heure du départ des trains.

On supposera le voyageur muni de son billet et débarrassé de tous les soins accessoires du trajet, son bagage déposé et enregistré, ses adieux faits, son pailet sur le bras, son parapluie enveloppé de son fourreau de cuir, sa tête ornée de la casquette qui traitait à la distance de plusieurs kilomètres le voyageur en partance ; ou bien encore le chasseur les des courses infatigables de la plaine de Grenelle, le flambant canotier partant à la découverte de quelque baie inconnue de l'île Saint-Denis, la belle dame se rendant à son château, l'artiste allant jouir de quelques jours de repos, l'honnête cultivateur regardant sa ferme, la nourrice emportant son poupon, car c'est une véritable arche de Noé à compartiments divers qu'un convoi de chemin de fer ; on suppose toutes les professions, tous les rangs de la société réunis, tous les intérêts, toutes les curiosités, et on aura encore oublié quelque chose dans l'immense foule qui se presse dans la salle parallèle à la galerie dont nous venons de parler, et qui est le salon d'attente pour les voyageurs.

Ce salon, divisé en cinq parties égales, est une grande richesse, et l'on doit louer l'architecte qui a eu l'heureuse idée de faire participer toutes les classes au luxe que l'on a déployé dans les moindres détails de tout ce qui n'est fait pour le chemin du Nord. Les divisions de ce riche salon consistent en cloisons à hauteur d'appui, striées d'une grille en fer richement ornée, s'élevant environ à deux mètres et demi ; une élégante tenture recouvre les murs. A chaque extrémité du parallélogramme se trouve une cheminée monumentale, comme on pourrait encore en voir dans quelques châteaux de la renaissance. La façade qui regarde le nord est entièrement vitrée et s'ouvre sur la gare, dont le spectacle animé n'est pas un des moindres agréments de cette salle d'attente.

C'est ici le moment de parler de cette belle gare, œuvre remarquable de plus d'un titre ; elle est divisée en deux nefs, terminées du côté du nord par deux arcades d'une énorme portée ; chaque nef est surmontée d'un comble, chef-d'œuvre de charpente, ou le fer a été ingénieusement mêlé au bois, ouvert par le haut pour verser une abondante lumière dans toutes les parties de ce vaste édifice. En outre les deux côtes latérales, percées chacune de quinze arcades vitrées, augmentent encore l'intensité du jour. Un large quai s'étend dans toute la longueur ; celui de l'est pour le départ, celui de l'ouest pour l'arrivée. Par une recherche de luxe et de propreté, dont on trouvera peu d'exemples, le terrain entre les rails est pavé en briques nues sur champ, et ceux-ci soigneusement lavés et nettoyés se détachent symétriquement sur le rouge pâle qui les environne. Là, toute l'animation dont une si vaste entreprise est susceptible, et voit se mouvoir un peuple d'employés, les uns visitant une dernière fois les voitures, qui toutes ont déjà été parlant ment inspectées avant de sortir de leur remise, d'autres portant les marchandises, les bagages



(Vue intérieure de l'embarcadere du chemin du Nord, à Paris.)

des voyageurs, les chefs et sous-chefs de gare donnant leurs ordres, exécutés avec empressement, mais avec soin. De temps en temps on voit s'avancer lentement, impatiente du joug, une de ces énormes locomotives; elle est là frémissante et brûlante, et cependant, comme toute force qui s'ignore, il lui faut la volonté d'autrui pour agir et être utile.

La cloche donne le signal, la foule envahit la gare; mais cependant pas de confusion possible. Le quai est large, la gare est immense. Viennent les voyageurs, ils auront beau être nombreux, la compagnie a pourvu à tout. Car si les ingénieurs ont vaillamment fait leur devoir, de son côté la compagnie concessionnaire n'est pas demeurée oisive depuis qu'elle est en possession: un élégant, solide et commode matériel a été disposé presque en entier par ses soins. Nous ne parlerons pas des voitures de première classe; il y a vingt ans un souverain n'en avait pas d'aussi élégantes ni d'aussi riches; celles de seconde classe sont également des plus confortables. Mais une chose dont on doit louer qui de droit le compliment n'est pas si déplacé qu'on pourrait croire, c'est de ne pas avoir traité les hommes plus mal que les animaux, ceux-ci, quand ils sont transportés, étant à couvert.

Les voitures de troisième classe, belles à l'extérieur, sont commodes en dedans. On n'y cherchera cependant ni coussins rembourrés, ni bancs moelleux; ces derniers sont en bois, mais au moins un toit vous recouvre, d'épais rideaux empêchent la pluie, le froid ou le soleil de pénétrer à l'intérieur, et le prix modique que coûte le voyage console des très-légers inconvénients que l'on peut redouter.

DE PARIS A SAINT-DENIS.

La voilà en route la puissante locomotive, remorquée par elle, pour nous servir de l'expression si pittoresque de Méry,



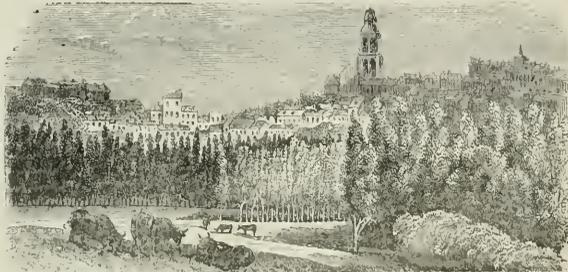
(Pont sur le canal de Saint-Denis.)

tout un côté de rue d'une ville semble franchir l'espace. A peine sorti de la gare on rencontre déjà des travaux importants: c'est d'abord un viaduc soutenant les deux chemins de ronde intrà et extra-muros, puis le boulevard extérieur; une vaste tranchée traversant le faubourg populaire de La Chapelle-Saint-Denis a nécessité la construction de plusieurs ponts; ils sont classés dans l'ordre suivant: le premier pour la rue Jessaint, le second pour la rue Doudeauville, enfin un troisième mettant en communication les deux bouts de la rue Marcadet; à peu de distance de ce dernier un vaste enclos de plusieurs hectares de superficie, traversé par la voie de fer, renferme les importants établissements qu'exige une aussi vaste exploitation: à la gauche du chemin se trouvent les carres de marchandises, à la droite les ateliers, véritables forges de Vulcain; quelques mètres encore et le convoi franchit l'enceinte continue dont il passe le fossé sur un beau pont, puis le chemin de fer, s'élançant dans la plaine Saint-Denis, la traverse par un alignement parfaitement direct jusqu'au fort de la Briche, alignement qui n'a pas moins de cinq kilomètres sans aucune flexion; et cependant cette plaine Saint-Denis que l'on croirait nivelée comme un lac, est une succession continue de petites éminences qui ont nécessité l'ouverture de plusieurs tranchées, et des remblais assez considérables.

La plaine Saint-Denis, si monotone lorsqu'on la traverse par les moyens ordinaires de locomotion, est franchie en quelques minutes; déjà la colline de Montmartre semble se perdre dans l'horizon. Le nom de Montmartre a exercé la patience des savants qui tour à tour ont décidé qu'il devait jadis y avoir un temple dédié à Mars sur le sommet de cette éminence d'où son nom de *Mons-Martis*, deux anciens écrivains prétendent que ce monticule était dédié à *Mercur*,



(Station d'Enghien.)



(Vue de la ville de Pontoise.)



(Station de Pontoise.)

Mons-Mercurii; puis les écrivains catholiques ont tranché la question, et maintenant il est hors de doute que le patron de Paris, saint Denis et ses compagnons y avaient été décapités et que Montmartre venait indubitablement de *Mons-Martis*.

rum. Quoi qu'il en soit, l'histoire de Montmartre est liée à celle de tous les sièges de Paris, depuis celui des Normands, en 886, jusqu'à celui des armées alliées en 1814. On peut y voir encore les restes d'une ancienne abbaye, fondée en 1133

par Louis le Gros. Ce qui a survécu de ce monument sert maintenant de base au télégraphe communiquant avec les départements du Nord. Ce monticule, les Alpes des Parisiens, est assez pittoresque; un bourg populaire est établi à son



(Pont sur l'Oise, à Auvers.)

sommet, entoure sa base et menace bientôt de couvrir ses flancs; sa population est de près de cinq mille habitants. De charmantes maisons de campagne embellissent le versant nord, autant le côté opposé est aride, autant celui-ci est frais et ombragé; la vue embrasse la plaine Saint-Denis et se perd à l'horizon dans les collines qui forment la vallée de Montmorency; de loin en loin la Seine apparaît dans la plaine. Ce qu'on voit n'est déjà plus la ville, mais ce n'est pas encore la campagne. Quelque jour cependant la gloire d'être une des plus grandes élévations des environs de Paris sera ravie à Montmartre, et cette élévation même causera sa chute. Précieuse ressource pour la baisse de notre capitale, cette montagne, de formation entièrement gypseuse, fournit à elle seule plus des trois quarts du plâtre qui s'emploie à Paris, mais aussi, est-elle perforée en tous sens, et quelque jour l'administration, dans un but de sûreté publique, sera obligée de faire écrouler sur elles-mêmes ces anciennes carrières.

Avant d'arriver à Saint-Denis, on aperçoit à la gauche du chemin de frais ombrages, c'est le parc du château de Saint-Ouen, dans lequel Louis XVIII signa, le 2 mai 1814, la déclaration qui a précédé de quelques jours la charte constitutionnelle. Ce fut, en quelque façon, pour lui la messe de Henri IV. Le village, situé au bord de la Seine et peuplé de mille habitants environ, ne manque pas d'une certaine im-



(L'Île-Adam.)

portance; on y a construit une gare qui, pendant l'hiver, donne refuge à une grande quantité de bateaux et en fait comme un port de rivière. Une glacière artificielle entretenue par des moyens ingénieux, donne beaucoup d'activité à ce pays; mais ce qu'on doit surtout remarquer, c'est la délicieuse maison de campagne qu'y possédait M. Ternaux. Ce savant industriel, de concert avec M. de Jaucourt entreprit d'introduire en France la race des chèvres du Thibet dont la laine donne le véritable cachemire; c'est dans l'enceinte du parc que le troupeau est établi. Pour réunir dans un seul endroit tout ce qui se rattache à l'industrie de la laine, M. Ternaux y fit établir un lavoir et un apprêtoir. Une autre célébrité dans un genre différent, M. Necker, posséda cette maison de campagne, qui était sa retraite favorite.

Les ouvrages d'art sont multipliés à Saint-Denis. C'est d'abord un pont sur la route qui met cette ville en communication avec Batignolles; puis le terrain s'abaissant brusquement vers la Seine, on a dû pratiquer un énorme remblai, interrompu par quatre ponts dans l'espace de moins d'un kilomètre. Le premier passe au-dessus de la route traversant, sur deux ponts suspendus, les bras de la Seine entourant l'île Saint-Denis, réunit Saint-Denis à Gennevilliers; le second, d'une seule arche en fer d'une grande portée, traverse le canal Saint-Denis à peu de distance de l'endroit où



(Beaumont. — Passage à niveau pour les voitures. — Pont pour les piétons.)



(Station de Clermont.)



C 1

celui-ci se perd dans la Seine; puis vient un autre de moindre importance jeté sur le Merderet, petit cours d'eau qui entoure la partie nord de Saint-Denis et donne la vie à quelques usines, notamment à un moulin qui s'appuie sur une

des berges du chemin de fer; le quatrième est établi sur une route de grande communication.

Il est impossible d'imaginer une vue plus riante que celle que l'on découvre de la station de Saint-Denis; située com me

elle l'est sur une hauteur comparative, à cause de l'élévation du talus, elle permet d'embrasser d'un coup d'œil la majeure partie des environs de Paris: au sud, les hauteurs de Montmartre, Batignolles et les buttes Saint-Chamont; à l'ouest,

l'île Saint-Denis éten l'aut sur tapis de verdure émaillé de charmants habitations, puis à grande péninsule formée par la Seine et renfermée entre Surènes, le mont Valérien et Bougival; les belles collines de Marly et de Saint-Germain bornent l'horizon de ce côté; il semble s'abaisser aux environs de Misons-Lafitte, et s'enlève le terrain s'élève et les hauteurs de Sannois et d'Argenteuil présentent à la vue leurs vigouilles si heureusement situées; c'est là que commence la vallée de Montmorency, dont la partie nord est abritée par une chaîne de coteaux élevés, couronnés par la belle forêt de Montmorency. Du côté de l'est, c'est la ville de Saint-Denis qui fait tous les frais de la vue, mais le plus beau horizon de qui contourne est abattu, et c'est de souvenir seulement que l'on peut admirer la superbe flèche de la basilique, dernière demeure de nos rois.

SAINTE-DENIS.

L'entrée de Saint-Denis du côté du chemin de fer ne présente pas encore l'animation que doit apporter le voisinage de la nouvelle voie de communication; il faut pénétrer plus avant dans la ville pour trouver le mouvement résultant des approches de Paris. C'est que Saint-Denis est le point où les routes de Rouen, Beauvais et Amiens viennent se réunir, puis les environs peuplés de riches villages et de charmants maisons de campagne, donnent à cette ville une activité que ne possèdent pas beaucoup de villes plus importantes.

Chef-lieu d'une des deux sous-préfectures du département de la Seine, peuplé d'environ dix mille habitants, Saint-Denis doit fixer l'attention du voyageur. Plusieurs faits importants dans l'histoire de France ont été accomplis dans cette ville; prise par les Orléanais en 1411, sous le règne de Charles VI, pendant que ce roi assiégeait Paris, elle tomba l'année suivante au pouvoir des Anglais. Une bataille sanglante fut livrée sous ses murs entre les catholiques et les ligués en 1567; qui ne sait que ce fut à Saint-Denis qu'Henri IV fit son abjuration? ce qui lui ouvrit les portes de Paris; enfin, une des premières violences, de la révolution française fut accomplie le 10 octobre 1789. Le maire de la ville fut massacré dans une insurrection causée par la cherté du pain.

Ce qui doit attirer particulièrement les regards du voyageur savant, antiquaire ou artiste, c'est la magnifique basilique élevée sous l'invocation de saint Denis, patron de Paris. Une ancienne légende raconte naïvement que saint Denis et ses compagnons, saint Rustique et saint Eleuthère, furent décapités au pied de la colline de Montmartre, et que le saint évêque, se relevant aussitôt, prit sa tête entre ses bras et la porta à la place occupée maintenant par l'église. Cette même légende rapporte, mais on n'oserait l'affirmer, qu'il se fit dans la plume romaine, nommée Gattule ou Gattule, le corps des compagnons de saint Denis à celui de saint Denis.

Le chef-lieu fut construite sur le lieu de leur sépulture à l'époque de Charles V, événement qui se passa vers l'an 1400. Plus tard, sous le règne de Louis, on y ajouta romain la chapelle de sainte Geneviève de Chilly, qui fut terminée en 1580. Mais la basilique ne fut grandis, et dans le courant du septième siècle (Moyen-Âge) fut construite une magnifique église et une annexe sur la place précédemment occupée par l'oratoire. Il faut croire cependant que les successeurs de Dagobert trouvèrent qu'il n'avait pas assez bien fait les choses, car on voit, dans le siècle suivant, Pépin le Bref la faire abattre pour en construire une autre plus magnifique, qui ne fut terminée qu'en 775 par Charlemagne; peu à peu, les richesses de l'abbaye augmentèrent en même temps que le nombre des religieux, et en 1130, l'abbé Singer, abbé de Saint-Denis ministre et regent sous Louis le Jeune, ne jura pas le monument élevé par Pépin assez splendide, le fit démolir pour commencer celui que nous pouvons admirer de nos jours. Il ne put cependant pas voir en entier l'accomplissement de son œuvre, qui ne fut complètement achevée que sous les règnes suivants; il en reste le portail crénelé, les deux tours et la crypte. Enfin, saint Louis entreprit de terminer cette église; il fit commencer la nef qui fut achevée par son fils et successeur, Philippe le Hardi, en 1281. Cinq siècles s'écoulèrent, cinq siècles de paix pour l'église. Mais en 1795, un décret de la convention, rendu sur la proposition de Barrère, ordonna la spoliation du trésor que tant de générations avaient vu rassembler, ainsi que la destruction de toutes les tombes où dormaient depuis si longtemps la plus grande partie des rois qui avaient régné sur la France. Ce décret s'étendit également aux autres tombeaux élevés aux ci-devant rois dans toute l'étendue de la république française; une commission fut nommée pour prescrire à cette destruction décrétée, mais heureusement on fut en mesure de la faire suspendre, et la commission des monuments pour conserver ceux qui paraissent dignes de cet honneur. Pendant les jours de 1796, 7 et 8 août 1795, cinquante et un monuments furent violés, les reliques qu'ils renfermaient furent exhumées et jetées dans un trou ignoré du lieu nommé cimetière des Valois; heureusement M. Lenoir, architecte, président de la commission des monuments, put faire conserver la plupart de ces mausolées qui forment à eux seuls toute une histoire de l'architecture, du moyen âge jusqu'à nos jours; depuis cette époque jusqu'à l'époque du consulat, l'église fut successivement dépouillée de sa couverture en plomb et de ses vitraux, il fut même agité à la convention si on démolirait la malheureuse basilique, et cette proposition ne fut repoussée qu'à une faible majorité; un autre décret de la convention, en date du 22 octobre 1795, changea le nom de Saint-Denis en celui de Franciade.

Des jours plus heureux devaient enfin lui faire pour l'abbaye; avec Napoléon, l'ordre commença à régner; il ordonna la restauration du vénérable temple de Dagobert et de saint Louis; des ouvrages importants de consolidation furent entrepris, Louis XVIII et Charles X se chargèrent de continuer son œuvre, et le gouvernement actuel n'a pas cessé un jour d'y faire travailler. Malheureusement, au commencement de cette année,

quelques fissures s'étant déclarées dans la tour du nord, la plus haute des deux, avec un diction composé d'hommes parfaitement compétents, décida à l'unanimité qu'il y avait lieu de la démolir si l'on voulait éviter de grands désastres, et maintenant, il ne reste plus, comme nous l'avons dit, que le souvenir de ce clocher qui s'apercevait de toutes parts aux environs de Paris.

La maison royale d'éducation pour les filles, sœurs, nièces ou cousines des membres de la Légion d'honneur, aux termes du décret du 29 mars 1809, occupa les constructions de l'abbaye destinées jadis à servir de cloîtres aux religieuses de Saint-Denis. Ces bâtiments, achevés en 1767 par Robert de Colte, ont été appropriés à leur usage actuel; ils sont vastes et bien aérés, et les pensionnaires de la Légion d'honneur y reçoivent une éducation égale à celles des meilleures établissements d'instruction pour les demoiselles.

Saint-Denis possède actuellement un dépôt de mendicité, fondé antérieurement à la révolution par un intendant de France pendant longtemps cet établissement manquait d'eau, mais un puits artésien, foré par M. Mollot, lui en fournit maintenant un abondance.

La bibliothèque publique n'est pas nombreuse; mais une circonstance qui rend digne d'intérêt, c'est que les livres qui la composent sont presque tous ceux de la bibliothèque de l'ancienne abbaye qui ont échappé au pillage.

Un hôpital, sous le nom d'Hôtel-Dieu, deux casernes, une salle de spectacle, et l'église de l'ancien couvent des Carmélites, sont les seuls monuments dignes de ce nom que l'on trouve à Saint-Denis; on doit cependant remarquer la belle fontaine qui se trouve près de la poste aux chevaux, et qui est alimentée par un puits artésien d'une grande abondance.

VALLÉE DE MONTMORENCY.

Peu après la station, la voie décrit une courbe insensible, longe le fort de la Briche et entre dans la vallée de Montmorency, paradis des habitants de Paris. Là, les villages ne semblent pas habités par des cultivateurs; de toute part on ne voit que blanches maisons surgir entre les arbres, une foule innombrable de villas, de petits châteaux mêmes, paraissent plutôt destinés à l'ornement du paysage qu'à l'habitation; chaque groupe de maisons est un village, mais un village sans villages. Nommer Deuil, Enbume, Epinay, Saint-Gratien, Gisors, il n'est-ce pas évoquer dans la mémoire de tous ceux qui ont vu ces beaux lieux des souvenirs charmants. Qui ne les a parcourus avec adresse dans sa jeunesse? qui ne les revisit avec plaisir dans l'âge mûr? La parole de cette délicieuse vallée est sans contredit, l'endroit où est située la seconde station du chemin de fer: Enghien, fameux par ses eaux minérales, plus encore par la trajectoire de sa verdure, rendez-vous de tous les malades bien portants, avec son lac plein d'une eau limpide, ses charmants cottages qui viennent baigner leur pied dans ses ondes et lui forment une ceinture de fleurs; les blanches voiles de ses escadriers de chalets; puis, à peu de distance, semblable à une ville de Grecs dont Enghien serait le port, sur une éminence, la petite ville de Montmorency, — car elle prétend à ce titre, — la petite ville de Montmorency élevée avec fierté les flancs robustes de sa belle église, du quatorzième siècle, que l'on prendrait presque pour une cathédrale; Montmorency réclame aussi une origine ancienne, comme peuvent l'attester quelques restes de fortifications qui subsistent encore; mais son plus beau titre de gloire, c'est d'avoir été la retraite favorite de deux hommes de caractère bien différent, J. J. Rousseau et Grétry. Il est impossible de parcourir ces beaux lieux sans penser à cette charmante madame d'Épinay, type d'une des plus heureuses créations littéraires du dix-huitième siècle; et ce bon maréchal de Luxembourg, cet excellent Catinat, si heureux au milieu de ses arbres, l'aimable Saint-Lambert, le chansonnier Launoy, le savant d'Alembert, toutes ces gloires du dernier siècle, tous ont parcouru ces lieux; ils sont pleins de leur souvenir, et tant qu'on lira en France, ce souvenir ne s'effacera pas.

Il serait, sinon impossible, du moins fastidieux pour le lecteur de décrire tous les villages que l'on aperçoit du chemin de fer en traversant la vallée de Montmorency, et cependant tous sont charmants; les plus importants sont Sannois, Saint-Gratien et Franceville sur la rive gauche du chemin; sur la rive droite, au fond de la vallée: Saint-Luc Taverny, Ermont, le Plessis-Bouchard. Le chemin de fer décrit une courbe à peine sensible jusqu'à Pierre-Laye, dernier village de la vallée; à peu de distance de ce dernier point il fait tangent avec la route de Paris à Pontoise; puis, décrivant une grande courbe à travers d'énormes tranchées taillées dans la pierre dure et sur des remblais élevés, il entre dans la vallée de l'Oise en traversant l'ancien enclos de l'abbaye de Maubuisson dont on aperçoit encore quelques tourelles en ruine.

PONTOISE.

La station du chemin de fer, cinquième de la ligne, est située à un kilomètre environ du pont moderne qui sépare la ville de Pontoise de son faubourg Saint-Onen-l'Amontoise; elle est dominée vers l'est par le château d'Épaulches, qui est environné du petit hameau du même nom.

Pontoise, située en partie sur une espèce de falaise ou rocher escarpé, est composée de rues assez étroites, tortueuses et surtout très-montueuses; du côté sud-est, la ville est bornée par l'Oise qui, en cet endroit, est une rivière importante, un petit cours d'eau, nommée la Yonne, la traverse du côté de l'ouest. Cette petite rivière donne la vie à une foule de moulins, parmi lesquels on peut en citer deux importants; celui de M. Truffaut et celui de M. Hamot. Ce sont de véritables usines avec toutes les améliorations que la science a pu apporter dans cette branche si utile de l'industrie. Autant la basse ville est arrosée, autant il était difficile d'apporter

de l'eau dans la partie supérieure qui est la plus habitée; l'administration municipale a pourvu à cet inconvénient au moyen d'une pompe à vapeur d'une grande force qui distribue ce liquide de première nécessité avec la plus grande abondance. En fait de monuments, le plus important est certainement l'église Saint-Maclou située au sommet du rocher sur lequel est bâtie la ville. Cette église a été plusieurs fois retouchée et restaurée; quelques beaux restes du quatorzième et du quinzième siècle lui assignent cependant une assez grande antiquité. Puis, vient l'église Notre-Dame, de fondation plus ancienne que Saint-Maclou; mais, avant été détruite pendant le siège qu'Henri III fit souffrir à la ville, elle a été rebâtie avec la plus grande pauvreté, et n'est certainement pas digne d'une ville. On ne peut pas en dire autant de l'Hôtel-Dieu, et beaucoup de villes de second ordre pourraient s'enorgueillir de ce bel établissement bâti dans toutes les conditions possibles de salubrité pour la ville et pour les malades.

L'histoire ancienne de Pontoise est celle de toutes les villes fortes; des sièges et toujours des sièges. Prise par les Anglais pendant l'année dévastatrice de 1357, elle resta quatre ans en leur pouvoir jusqu'en 1441, que Charles VII les en chassa définitivement après un siège de trois mois. Il était dans la destinée de Pontoise d'être assiégée par les rois de France; pendant les guerres de la Ligue, elle tomba au pouvoir de Henri III et de Henri IV. Quelques restes de fortifications qui subsistent encore montrent que la place n'était pas facile à emporter.

Pontoise était un des lieux que saint Louis affectionnait le plus; c'est là qu'il rendit la fameuse ordonnance pour la répression du duel judiciaire. Sa mère, Blanche de Castille, fonda l'abbaye de Maubuisson en face de la ville sur la rive gauche de l'Oise. On voit encore quelques restes de l'enceinte de ce célèbre monastère détruit pendant la révolution. Blanche de Castille y mourut, en 1252, elle fut enterrée dans ses caveaux.

Pontoise est la patrie de plusieurs hommes célèbres à divers titres: l'archimède Nicolas Flamel, qui a fourni quelques pages si éloquentes à Victor Hugo, y est né en 1500; André Blanchard, lieutenant général des armées du roi, premier gouverneur des Invalides, y a également vu le jour. Tronçon Ducoudray, le général Leclerc, beau-frère de Napoléon, sont tous deux enfants de Pontoise, et cette ville doit s'enorgueillir d'avoir donné naissance à l'un de nos architectes les plus renommés, M. Fontaine.

LA VALLÉE DE L'OISE, L'ÎLE-ADAM, REAUMONT, CREIL.

À peu de distance de Pontoise, le chemin de fer, décrivant une courbe, traverse la rivière sur un pont de trois arches de la plus grande élégance, et entre en plein dans la délicieuse vallée de l'Oise; là se rencontre d'abord l'interminable village d'Auvers, que l'on assure avoir plus d'une lieue et demie de longueur; il est vrai qu'il est composé d'une seule rangée de maisons adossées au rocher formant la base de la colline qui borne de ce côté la vallée; bien que fort long, il n'est nullement monotone; de temps en temps il se perd en vue de ravissements massifs d'arbres, et l'on ne connaît son existence que par la foule bleue qui s'élève au-dessus du feuillage. À la droite du chemin, l'Oise suit son cours paisible, siombré par la foule bleue qui s'élève au-dessus du feuillage. À la droite du chemin, l'Oise suit son cours paisible, siombré par la foule bleue qui s'élève au-dessus du feuillage. À la droite du chemin, l'Oise suit son cours paisible, siombré par la foule bleue qui s'élève au-dessus du feuillage. À la droite du chemin, l'Oise suit son cours paisible, siombré par la foule bleue qui s'élève au-dessus du feuillage.

Ce long important, situé sur la rive gauche de l'Oise, orné de délicieuses maisons de plaisance, environné d'une belle forêt, est un lieu de retraite privilégié par la nature. La rivière, d'un large et majestueux, voit son cours interrompu par deux îles, sur la plus grande desquelles, celle qui avoisine la rive droite, existait jadis un magnifique château orné d'un parc dont l'Oise formait la barrière naturelle. Si le château est abattu, le parc existe encore, et la pointe de l'île qui regarde le nord forme une superbe terrasse ornée de balustrades et ombragée par de beaux massifs et des arbres séculaires; à la place du vieux château s'élève une élégante et commode maison moderne entourée de délicieuses patentes que madame Ducamp, propriétaire de ce beau domaine, fait entretenir avec le plus grand soin. Malheureusement, pour établir une communication entre les deux rives, on a été obligé de couper cette belle propriété par une route conduisant aux trois ponts qui unissent les deux bords de l'Oise en s'appuyant sur les deux îles. Il ne faut pas chercher à l'île-Adam de beaux monuments; l'église elle-même est insignifiante, la nature seule a embellie ces lieux, et, si ce qui n'est d'ailleurs pas à supposer, notre premier père, chassé du paradis, était venu finir son existence dans cet endroit en lui laissant son nom, il aura dû certes éprouver moins de regrets de la perte qu'il venait de faire.

En sortant de la station de l'île-Adam, le pays change de nature, la rive droite du chemin se voit encore bornée par de hautes collines, mais à gauche, une vaste et riche plaine semée de villages, s'étend à perte de vue jusqu'à l'Horizon; on rencontre d'abord celui de Champagne, que le chemin de fer longe dans toute son étendue; dans le lointain le gros bourg de Chambly élève au milieu des pommiers, ses vignes du nord, son clocher saumoné; c'est encore le village de Persan, dont le chancelier Maupeou était le seigneur et où il a fait élever une église qui ne manque pas de noblesse, probablement au lieu de se menager des indulgences pour avoir contribué à l'expulsion des jésuites; puis enfin l'on arrive à la station de Beaumont en laissant sur la droite le hameau de Mours. La grande route de Paris à Calais par Beauvais traverse ici la voie de fer sur un passage à niveau; mais, pour ne pas inter-

rompre la circulation des piétons à ce point si fréquent, lorsque les besoins du service obligent de fermer la barrière, on a construit un pont de charpente auquel on arrive, du sol, par un commode escalier. La petite ville de Beaumont, éloignée d'un kilomètre environ du chemin de fer, se présente un amphithéâtre, située qu'elle est sur la croupe d'une montagne qui baigne son pied dans l'Oise, très-large à cet endroit. Un beau pont de pierre met en communication les deux rives. La rue principale de Beaumont, qui est en même temps la grande route est très-rapide, la promenade publique la domine, et les murs de soutènement et les talus de sa terrasse en laissent un des côtés. L'église, assez délabrée, paraît appartenir au commencement du quatorzième siècle; le clocher, plus moderne, est du seizième; vu du chemin de fer, l'aspect de cette ville est agréable.

Jusqu'à Créil le chemin de fer traverse de riches campagnes arrosées par l'Oise; à la droite du chemin on n'aperçoit aucun village, quelques habitations isolées se montrent de temps à autre; mais à la gauche une plaine, légèrement ondulée, parfaitement cultivée, laisse apercevoir dans son étendue, les villages de Bernes, Brovères et Boran, où l'on a établi une station; puis ceux de Prény-sur-Oise, Villiers et Stot-Loup-Esseret, dont l'église est un précieux monument de l'époque de transition du style roman au gothique, et où se trouve une magnifique carrière de pierres dures, fournissant à Paris les belles pierres dites de Saint-Loup; tantôt s'éloignant, tantôt s'approchant de la rivière, le chemin de fer arrive enfin à la station de Créil en passant devant le village et l'usine de Montaurat, situés sur une éminence à la gauche du chemin; de là le fer, arrivé en nature, sort converti en ces robustes feuilles de contre que l'on prendrait pour des planches de fer et qui servent à la construction des chaudières et tuyaux de machines à vapeur, ou en feuilles réduites, par la puissance des laminoirs, à un douzième de millimètre d'épaisseur. M. Merlan est le fondateur et le propriétaire de cet immense établissement qui occupe plus de six cents ouvriers.

Créil, petite ville bâtie au pied d'une colline assez élevée, sur la rive gauche de l'Oise, a été jadis une cité importante, mais elle est bien déclinée de son ancienne splendeur, sa population s'élevait à 1,700 ans environ. Il reste encore quelques uns de ses murs de son ancien château, jadis résidence de nos rois. La fontaine d'Infortuné Charles VI pendant sa démente, et les jeunes filles par leurs danses, ni leurs jeux carquois, rassemblés chaque soir sous les fenêtres d'un vieux château au son des trompes, n'ont le pouvoir de calmer ses maux. Victime des guerres que la démente du malheureux monarque avait attirés sur la France, Créil tomba au pouvoir des Anglais en 1411. Charles VII vint en personne pour reprendre la ville le siège dura plusieurs mois, il fut acharné de part et d'autre, et les pertes que le souverain français y éprouva furent telles, qu'il fut obligé d'écrire aux principales villes de Picardie pour les reparer.

L'aspect général de la ville est triste; elle consiste en une seule rue tortueuse, étroite et sombre faisant partie de la grande route de Paris à Amiens. Cette rue vient aboutir à un pont jete sur les deux bras de la rivière, qui forme une si belle vue de la ville, le bras de gauche servant de port. Dans cette ville se trouvent les restes de l'abbaye de Saint-Etienne et la fameuse fabrique de porcelaine opaque qui a popularisé le nom de Créil. L'église, grande et assez bien conservée, monument du quatorzième siècle, mérite cependant peu d'attention.

C'est à Créil que le chemin de fer qui se dirigera vers Saint-Quentin doit s'embrancher sur celui du Nord. Les travaux se poussent activement, et tout fait croire qu'avant peu toute la vallée de l'Oise sera dotée de ce précieux moyen de communication.

DE CRÉIL A CLERMONT.

Après la station de Créil, le chemin de fer, dérivant une courbe assez prononcée, abandonne pour toujours les bords de l'Oise et traverse le joli village de Noyant-les-Vierges. L'origine de son nom est le sujet d'une naïve légende que l'on raconte encore dans le pays. La reine Blanche voulait faire conduire les reliques des vierges sainte Marthe et sainte Brigitte à l'abbaye de Chelles, le chat sur lequel on les avait placés s'arrêta tout à coup au carrefour de Nogent; il fut impossible de le faire avancer. On attendit que Dieu manifestât sa volonté, et les chevaux abandonnés à eux-mêmes se dirigèrent sur-le-champ vers l'église, dont les cloches se mirent à sonner d'eux-mêmes. Cette église, ravissante construction byzantine, dont le clocher a été redressé par saint Louis, a mérité d'être classée parmi les monuments historiques, et sa conservation est maintenant assurée. Ce qui doit surtout attirer l'attention du voyageur, c'est la charmante habitation que M. Houbigant, antiquaire distingué, membre du conseil général du département de l'Oise, a construite avec les restes du château de Sarcus. C'est un véritable service que M. Houbigant a rendu aux arts en conservant un aussi précieux spécimen de l'architecture au seizième siècle. Plusieurs arcades de la cour intérieure du château de Sarcus couvertes des sculptures riches et variées de la renaissance ont été ainsi sauvées par lui, mais ce que l'on doit surtout admirer, c'est l'ingénieuse disposition qui leur a donnée dans ce nouvel emploi.

C'est à travers de charmants bouquets de bois, à travers de délicieuses campagnes que le chemin de fer poursuit sa route, tantôt ensoleillé au fond d'enormes tranchées, tantôt s'élevant au-dessus du sol par le moyen de grands remblais; quelques bourgs et villages peuvent s'apercevoir des deux côtés du chemin, mais ils sont peu importants, leur nom est tout ce que l'on peut en dire; à la droite se trouve Royvaumont (1), Salléville, Cluffry; à la gauche, le bourg assez considérable de Laigü-

ville; enfin, au bout d'une assez longue tranchée, on arrive à la station de Liancourt.

Liancourt, situé à 1 kilomètre de la station, est, sans aucun doute, un des lieux les plus défectueux du département de l'Oise. Malheureusement assis au pied d'une colline couverte de bois, il semble ne devoir être habitée que pour l'agrément de ses environs.

Bien ne surpasse la beauté du parc qui environne le château, de belles eaux, des massifs épais de verdure où le soleil ne pénètre jamais, des arbres gigantesques, de vertes pelouses, en font un séjour vraiment enchanteur. Quant au château, rebâti vers 1640 par Jeanne de Schouberg, duchesse de Liancourt, sur ses propres dessins, il devait être d'une grande magnificence, et à juger par ce qui a survécu aux outrages de la révolution. Une partie en a été abattue, et cependant ce qui en reste compose encore une habitation tout à fait soignée. Au temps du directoire, on y avait établi une école centrale.

L'église attire l'attention du voyageur. Construite en 1578, par Charles du Plessis, seigneur de Liancourt, et par sa femme, Antoinette de Pons, elle est richement ornée. Le tombeau où l'on voit les effigies en marbre des fondateurs existe encore dans l'église à côté du chœur.

Louis XIV séjourna à Liancourt en 1671.

De Créil à Clermont, le pays est toujours beau, toujours ombragé, mais très-montagneux; à l'exception du village de Rantigny, situé sur la gauche du chemin et de celui de Brülle-Vert, sur la droite, il n'y a absolument rien à citer; un magnifique alignement de 5 kilomètres, terminé par une courbe à grand rayon, amène le voyageur à la station de Clermont, dont les hauts clochers de l'église paroissiale et la maison de détention pour femmes couronnent de la manière la plus pittoresque l'éminence sur laquelle cette ville est bâtie.

CLERMONT.

Il est impossible, en arrivant à Clermont, de ne pas y reconnaître une ville du moyen âge; le château qui la domine, l'église au clocher élancé, l'hôtel de ville orné d'un beffroi, mais surtout sa position escarpée, tout en elle révèle une origine ancienne. Alors que sur un rocher, un baron se bâissait une forteresse, les habitants des environs venaient se grouper autour d'elle pour recevoir de leur suzerain secours et protection contre l'agression du dehors, et formaient le noyau d'une ville qui devenait quelquefois florissante.

Clermont a pour origine un fort bâti au dixième siècle pour résister aux événements des Normands. La ville qui l'entourait se forma au pied de ce fort fut érigée en comté en 1054, au temps où elle était possédée par un nommé Renaud, qui devint ainsi premier comte de Clermont. Ce comté fut cédé à Philippe-Auguste et devint l'appanage de Philippe Hurépe, fils naturel de ce monarque et d'Agnès de Méranie. Il fut ensuite possédé par Robert, fils de saint Louis, d'où descend la maison royale de Bourbon. Il revint encore une fois à la couronne par la mort du comte de Bourbon, François I^{er}, le duc de Bourbon fut en appanage à son second fils Charles, duc d'Orléans; enfin, après avoir passé par bien des mains illustres, la maison de Condé en fit l'acquisition et la posséda jusqu'à la révolution de 1789.

Par sa position Clermont fut souvent plusieurs sièges, son château étant considéré comme une forteresse importante. Assiégé vainement par le comte de Hainaut sous Philippe-Auguste, le capitaine de Bouch réussit à s'en emparer en 1258. Les Anglais y mirent le siège en 1419, mais ne purent l'emporter. Pris par les Français sous en 1450, il fut repris par le duc d'Orléans en 1454. En 1589, Henri IV s'en rendit maître, et Mazarine le reconquit quelques mois après. Mais il fut rendu par capitulation au Béarnais. En 1645, le prince de Condé, s'y étant retiré, en confia le commandement au marquis d'Harancourt. Mûres les troupes militaires de ce général, le maréchal d'Ancre s'en empara après un siège de cinq jours.

Cette ville, peuplée de 5,000 âmes, très-montueuse, est en voie de progrès. Ses rues sont larges, mais irrégulières; sur l'emplacement de l'ancien château, dont il ne reste plus que quelques débris du donjon, on a construit la maison centrale de détention pour femmes. Une magnifique promenade, le *Châtelier*, entoure sa base. Le voyageur doit visiter avec soin sa charmante église, œuvre du seizième siècle, dont la fondation remonte cependant à 1527. Aussi peut-on remarquer quelques vestiges de différents styles. On ne doit pas non plus négliger de voir l'hôtel de ville, dont la construction date du temps de Charles le Bel, né à Clermont en 1286; l'hôtel de ville est orné d'un beffroi, espèce de préface de ceux que l'on va admirer dans le Nord. La Société d'agriculture possède à Clermont un magnifique local éminemment bâti, dans le vestibule duquel se trouve une statue érigée en l'honneur du savant Matthieu de Domlase; un vestige de l'antiquité qui mérite l'attention de l'archéologue, c'est la porte Nanteuil, jadis une des portes de l'importante forteresse de Clermont.

Un homme qui fut la fois poète et savant, Jacques Grévin, médecin de Marguerite de France, fille du roi Louis IX, a laissé quelques vers sur cette ville, sa patrie. Voici les premiers :

... Pour le Cler et l'haute de son mont,
Les anciens l'ont dit nommée Clermont
Voyant le lieu là où elle est assise,
Tourant le lieu du vent qui vient de bize,
Fuyant Auster laissant s'en devant
Entre Paris regardant plus souvent...

DE CLERMONT A AMIENS.

A partir de Clermont, l'aspect du pays change complètement, mais on ne peut pas dire que ce soit à son avantage. De tout qu'il était, il devient tout à coup, non pas aride, mais presque dépourvu d'arbres; une suite successive de tannes habuellement menagées amène le chemin de fer sur le haut des

plateaux les plus élevés de la Picardie. La les hautes collines sont plates; plus de chalets, plus de collages colossaux; on voit en loin un village éloigné des grandes voies de communication, un corps de ferme, puis jaillit le silence. De vastes cultures couvrent le sol, qui n'est plus moirée. On voit que le grand noble de l'agriculture, l'eau, a un peu fait à fait; il faut aller la chercher à 60 ou 70 mètres de profondeur. Aussi est-elle rare. De distance en distance on aperçoit une plantation de pommiers battus par le vent; l'aspect du pays est extrêmement monotone. C'est une succession de mamelons, quelques fois mais rarement recouverts à leur sommet par un bouquet de bois rattaché servant de remise au gibier. C'est à compter de Clermont que se trouvent les plus grands travaux de terrassement du chemin de fer, et à partir de ce point, où la vallée littéralement tranchée les montages, comble les vallées nulles part la voie n'est à la hauteur naturelle du sol, et l'on ne sort d'une tranchée que pour entrer sur un remblai.

Entre Clermont et Saint-Julien, on trouve que deux villages de quelque importance; Saint-Remy-en-Yvelin peut-être est-il ainsi nommé; et Valenciennes, puis on arrive, en suivant une profonde tranchée, en l'air impuissant de Saint-Julien-Chaussée, dont le sursis n'est pas assez la position, sur la grande route de Paris à Dunkerque.

De Bourg font ancien, que traversent les plus beaux villages romains dont l'une existe encore. Il est loin au lieu où le saint dont il porte le nom souffrit le martyre au commencement du cinquième siècle. Jadis il y existait une abbaye, mais elle a été détruite, et l'église elle-même est un monument du dix-septième siècle qui n'a aucun caractère. Comme tous les bourgs construits le long d'une grande route, celui-ci consiste en une rue unique. La seule chose à remarquer, ce sont les trois puits communaux qui sont échelonnés le long de la route. C'est par ces puits seulement, d'une étiologie profonde, que les habitants peuvent se procurer l'eau nécessaire à tous leurs besoins, et l'on frémit aux suites possibles d'un incendie dans ce pays.

Plus on avance, plus le pays devient décevant, plus les villages sont éparpillés, et l'on arrive à Quévy-lez-Cambrai, point culminant de tout le chemin de fer, sans apercevoir de ce village que l'hôtel.

Ici le chemin est à sa plus grande élévation, c'est l'arrêt de séparation des deux bassins de Roubaix et de Lille. Le chemin décrit une grande courbe en passant devant Guesnes et Cloupy, et continue à serpenter jusqu'à la gare de l'importante station de Breteuil.

Celle-ci, bâtie à huit kilomètres de la ville dont elle porte le nom, est située près du marais de Roubaix, et sur elle existe une petite chapelle dédiée à saint Eloi, qui est le lieu d'un pèlerinage assez singulier lors de la fête de saint Eloi, les chevaux que l'on y amène de tous les environs, et même de pays assez éloignés, sont promènes dans les autos de roubaix, afin d'être préservés de toute maladie. Cette chapelle, bâtie dans le siècle dernier, et remise à neuf en 1841, n'a d'ailleurs aucun caractère; on y remarque seulement un cheval orné d'une cravate au-dessus de la porte d'entrée.

La station de Breteuil, photo, comble en la sa plus grande élévation, à huit kilomètres de la ville et à deux de Roubaix, est appelée à un grand développement; en y faisant des constructions assez considérables, et en le trouvant à présent si désert, deviendra, avant peu, un véritable centre de population.

Breteuil est une assez jolie petite ville sur la route de Paris à Amiens, dont les ouvriers sont fort nombreux; on y voit encore les restes d'une ancienne abbaye fondée au onzième siècle, mais dont les constructions actuelles datent en partie; une dévotionnelle salle à oratoires et à nevroires, qui paraissent être le réfectoire, mérite l'attention du voyageur. Pres de la ville, on doit également visiter la petite chapelle romane de Saint-Gyr, dont les chapiteaux, ornés de sculptures bizarres, peuvent servir aux études de l'archéologue.

À la droite de la voie, mais caché par l'escarpement de la montagne, se trouve le village de Mesnil-Saint-Léon, qui renferme une vaste habitation dont un homme industrieux et bienfaisant, M. Bazin, est propriétaire; une colonie agricole, fondée par ses soins et qui occupe en outre une ferme nommée Merle, placée à peu de distance de la station, sur la gauche du chemin, doit faire, un jour prochain, connaître à toute la France le nom de ce pays jadis florissant.

Tartigny, avec son beau château, et Paillet, situé sur la plaine de Brunehaut, qui habit et va chère d'Amiens le Pont Sainte Maxence, se voient sur deux éminences onduleuses situées à la gauche de la route; mais un point bien important et en des moments les plus curieux de toute la Picardie se trouvent au sommet de la montagne qui domine la droite du chemin; on a déjà reconnu l'abbaye.

Le lambeau dans lequel est le village de l'abbaye est bien petit; il se compose simplement de deux cours habitées. L'église elle-même est d'une construction assez restreinte; mais ce que l'on doit y voir avec intérêt, c'est le tombeau de Raoul de Lannoy, seigneur de l'abbaye, construit au commencement du seizième siècle; il est fait en marbre blanc, et ans agréments du dixième siècle; on y remarque de finesse de travail. Ce monument a été renversé pendant les orages de la révolution; aussi peut-on en remarquer quelques débris seulement qui le composent et qui sont d'une parfaite conservation; de charnières sculptées, représentant différents saints, et qui toutes peuvent passer pour des chefs-d'œuvre de sculpture, comptent l'ensemble de ce monument, même dans son genre. Il n'y a pas un autre dans la même région, mais, outre que le travail en est inférieur, les statues qui l'accompagnent sont en plâtre.

Le commencement, après qu'on a traversé la plus longue tranchée de tout le parcours, on pays très-accidenté, la grande du chemin est dominée par une colline fort élevée, sur laquelle l'œil se repose avec plaisir; elle est couronnée par

(1) Celle de Brunehaut.



(Château de Boves.)



(Ailly-sur-Noise.)



(Église de Saint-Leu à Amiens.)

une assez belle lorêt, nommée la Faloise, dépendant d'un château reconstruit le siècle dernier et qui porte le même nom. Le voyageur voit à ses pieds une vallée fraîche et ombragée, arrosée par un joli ruisseau qui se fraye un passage entre de vertes prairies; sur le sommet d'une côte on aperçoit le petit hameau d'Epagny; quelques usines se présentent à la vue, entre autres une papeterie, et la voie, suivant un alignement d'une grande longueur, arrive au bourg d'Ailly-sur-Noise.

Ce bourg, remarquable par ses belles papeteries et ses entrepôts de toiles d'emballage, dont la fabrication est considérable dans l'arrondissement, a été littéralement coupé en deux par le chemin de fer. Sa position sur la croupe d'une colline a obligé d'ouvrir une profonde tranchée; deux ponts mettent en communication les deux côtés du bourg; il y existe une station, et le chemin de fer est appelé à donner un grand développement à l'industrie de ce pays.

L'aspect général de la campagne est plus gracieux depuis Ailly; déjà dans le fond de la vallée, que l'on ne perd plus de vue, on aperçoit çà et là de larges flaques d'eau, ce sont les tourbières d'où l'on a extrait le moyen économique de chauffage si en usage dans cette partie de la Picardie. Les villages sont plus rapprochés; cependant, la rive droite n'en offre aucun à la vue. Sur le côté gauche, on aperçoit ceux de Guyencourt, Dommartin, Cottanchy, puis enfin, au sommet d'une colline escarpée, l'ancien château de Boves dominant le village du même nom.

Deux pans de muraille restent seuls debout de cet ancien château, qui passe, suivant une vieille chronique, pour avoir donné naissance à l'enchantement Maugis. Il fut assiégé, en 1185, par Philippe-Auguste, parce que ce château tenait pour le comte de Flandre, avec lequel le monarque était en guerre pour la possession du Vermandois et de l'Amiennois; il fut témoin des amours de Henri IV et de Gabrielle, qui s'y donnaient de fréquents rendez-vous pendant les guerres de Picardie, et fut démantelé peu de temps après la prise d'Amiens, en l'honneur du duc d'Aumale, à qui il appartenait, et qui continuait à se montrer hostile à la monarchie d'Henri de Bourbon.

De Boves à Amiens, le pays est plus découvert et plus plat; mais les ingénieurs du chemin de fer ont eu de grandes difficultés à vaincre; le terrain où il est établi est une succession continue de tourbières, sur lesquelles il paraissait impossible de trouver un fond résistant. Mais que ne peut la science? Après d'énormes travaux, on est enfin parvenu à conquérir sur un sol mouvant l'espace nécessaire à l'établissement de la voie.



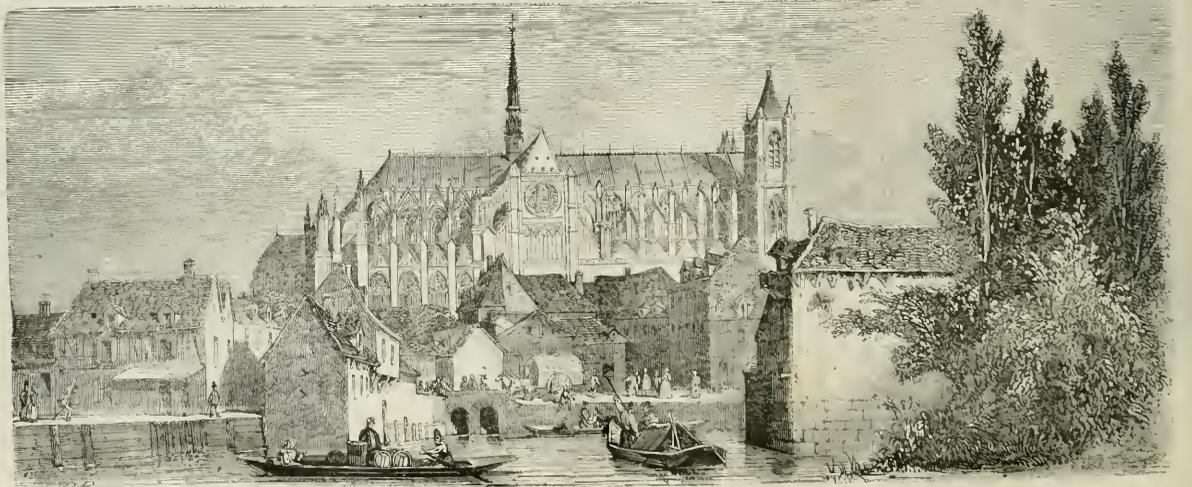
(Cascade d'Albert.)



(Beffroi d'Amiens.)



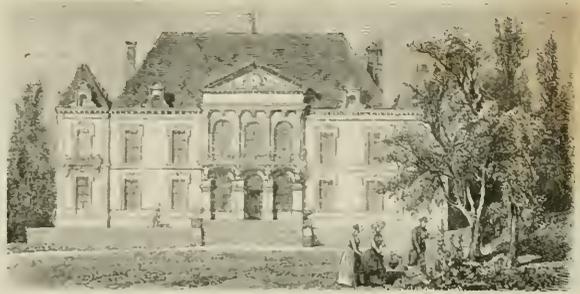
(Église de Corbie.)



(Vue d'Amiens.)



[Maison de Robespierre à Arras.]



[Château Saint-Michel, près d'Arras.]

A Boves, la route royale d'Amiens à Compiègne traverse le chemin de fer sur un passage à niveau. Trois kilomètres avant d'arriver à Amiens, il est traversé de nouveau, de la même manière, par la route départementale de Noyon au chef-lieu de la Somme. Peu après se trouve la bifurcation du chemin d'Amiens à Paris, avec celui qui se dirige vers le nord. Quelques minutes encore, et le voyageur entre dans Amiens en longeant le faubourg de Noyon.

AMIENS.

Chef-lieu du département de la Somme, Amiens renferme toute ce qui constitue une cité importante : évêché, cour royale, tribunaux de première instance et de commerce, bourse, académie des sciences, société de médecine, académie universitaire, collège royal, tout y est réuni, et ses 43,000 habitants n'ont rien à envier aux villes plus considérables qui se trouvent en France.

La situation d'Amiens est des plus heureuses. Assise au bord de la Somme, qui la partage en deux parties inégales, elle est divisée en haute et basse ville. Cette dernière offre un spectacle assez curieux. Traversée par onze canaux, tous dérivant de la rivière, l'activité y est incessante. Une grande quantité d'industries, profitant du cours assez rapide du fleuve, y ont établi des usines d'un produit assuré. Ce point présente un spectacle unique dans nos villes de France, et pour rencontrer son analogue, on serait obligé d'aller à Venise.

La ville haute, qui n'est haute que relativement, car son terrain est assez plat, est bien percée; les rues y sont généralement belles; quelques-unes sont remarquables. L'aspect d'Amiens est gai; pas de ces hautes maisons qui interceptent la vue du ciel; des promenades larges, bien plantées, entourent la ville de trois côtés; l'ancienne enceinte y est encore parfaitement visible, et l'on peut suivre ses traces au moyen des fossés profonds qui bordent ses beaux boulevards. Ceux qui courent le long des boulevards Saint-Michel, du Mail et Fontaine, viennent de recevoir un emploi qui donnera plus d'animation à ces quartiers : le chemin de fer d'Amiens à Boulogne a trouvé dans ces excavations une tranchée naturelle toute faite. D'énormes travaux s'y exécutent pour les mettre à même de remplir leur nouvelle et utile destination.

Plusieurs monuments curieux font l'orgueil des habitants d'Amiens. On doit mettre en première ligne la cathédrale.



[Beffroi de Douai.]



[Beffroi d'Arras.]



[Clocher de l'église Saint-Pierre et Palais de justice à Douai.]

trois nefs. Les colonnes, les archivoltes et les bandeaux des voûtes sont en pierre grise, le reste est gratté à blanc, ce qui produit un effet ravissant. L'orgue est un admirable morceau de sculpture, il y a surtout une statue du roi David qui serait remarquable partout ailleurs. L'église ne possède du reste aucun tableau passable. L'extérieur fort mesquin ne répond pas à l'intérieur, et la façade principale est pratiquée dans l'ancien clocher de construction espagnole, datant de la fin du seizième siècle, il n'a pas été terminé. Sur la place qui est devant l'église, il faut voir avec attention un reste précieux de l'architecture de la renaissance; c'est une maison qui appartenait à l'ancienne congrégation dite des huit prêtres. L'église de Notre-Dame mérite aussi une visite, ne fût-ce que pour admirer son orgue, œuvre remarquable du dix-septième siècle. Douai possède une des trois fonderies de canons de bronze qui existent en France.

Les habitants de Douai sont très-fiers de la fête que le général Gayant et sa famille donnent tous les ans en leur honneur, au mois de juillet : ce sont d'énormes mammequins dont l'un représente M. Gayant, l'autre, madame Gayant, puis leurs trois enfants de grandeur relative, que l'on promène dans des rues de Douai au grand contentement de la population. C'est probablement un usage espagnol que la comédie n'a pu déraciner, car on trouve l'usage analogue à Séville, Barcelone et Valence, et il n'est pas jusqu'au nom de Gayant qui n'ait quelque air de famille avec le mot espagnol *Juano*, par lequel, ainsi que par celui de *Gigantes*, on désigne, dans toute la couronne d'Aragon, les burlesques mammequins que l'on promène ainsi par la ville.

Douai est la patrie de quelques hommes dont le nom a eu du retentissement. Jean de Bologne, célèbre sculpteur, élève de Michel-Ange, et Dulauroy, auteur du *Comère Martheu*, sont nés à Douai. M. de Calonne, dont le désastreux ministère a préparé les orages de la révolution, est fils d'un premier président au parlement de cette ville, et il est assez singulier que ses deux hommes qui, assis chacun dans un sens différents, ont précipité Louis XVI dans l'abîme, de Calonne et Robespierre, soient tous les deux nés sur les bords de la Scarpe.

LILLE ET SES ENVIRONS.

Douai se perd dans les beaux arbres et dans les jardins qui ornent ses remparts, le canal franchit deux ponts tournants établis sur les fossés que la Scarpe alimente et qui servent à la défense des ouvrages avancés de cette ville. Plus on approche de Lille, plus le pays est plat; c'est bien là ce paysage fluvial comme les pentes nous le représentent; ce moulin avec cette prairie, ces beaux arbres qui l'ombragent, l'Haystack des copies; ces vaches, dans l'étable jusqu'au genou, ont servi de modèles à Paul Potter; quelle nature paisible, quel heureux pays.

Des villages sans intérêt se succèdent, c'est : Roost, Le Frasnoy, Osthémont, Walagnies à la droite du chemin, sur la gauche, Evrin, Ghémies, Pildemont, on se trouve de belles manufactures de soie indienne, puis du même côté le gros bourg de Sochain, dans lequel Dagobert fonda un chapitre de chanoines. Marguerite de Bavière, comtesse de Flandre y établit un hôpital qui existe encore. Berle sur Philippe-Auguste après la bataille de Bouvines, succéda au génie de résister avec six cents ans Autrichiens lors de la campagne de 1791.

Les deux envieux approchèrent de Lille. On resta vaillant guerrier de la Manche ? tout au moins à exercer la valeur. Une foule de moulins, soulevés en quelque façon barrier le chemin ; moulins à l'île, moulins à l'île, à charbon, on ne voit que des aubes qui laissent. Mais à l'endroit on dépasse cette ligne de circonvallation et l'on arrive à la station de Fives, qui sert principalement de débarras à Lille, en attendant que les chemins traversent entrepris pour faire pénétrer le chemin jusque dans la ville sans terminés.

L'entrée de Lille est bien celle d'une place de guerre du premier ordre; on traverse avant d'être dans la ville une multitude de dépôts, de demi-lignes, de chemins couverts, de fossés; mais tout est large et commode, la porte d'entrée est belle, et l'aspect de Lille est celui d'une ville grande, populeuse et dont le mouvement est immense.

Lille est une vaste cité; les rues sont larges, bien percées, les maisons sont monumentales, et cependant, chose singulière, on y cherche vainement un monument important.

La grande place forme un parallélogramme assez régulier; vers l'est se trouve le palais de la bourse surbaissé de moulures et de bossages, œuvres du dix-septième siècle. On regrette que le rez-de-chaussée soit occupé par des boutiques. Quoi qu'il en soit, ce bâtiment est d'un effet satisfaisant. On ne peut pas en dire autant de la colonne élevée au milieu de la grande place en l'honneur des citoyens qui moururent en défendant la ville, lors du siège de 1792. C'est mesquin et laid à la fois, deux qualités qui semblent s'exclure; mais l'architecte qui en est l'auteur a résolu le problème. Il faut passer vite devant et se transporter dans la magnifique rue Esquermoise, où se trouvent quelques boutiques, une de confiseur entre autres, d'un luxe inconnu à Paris même. C'est surtout le soir qu'il faut s'y promener, alors que le gaz y crée des flots de lumière et que la population de Lille semble s'y donner rendez-vous.

Lille, chef-lieu du département du Nord et de la seizième division militaire, renferme dans son sein des établissements très-importants; l'hospice de première instance et de commerce, conseil de prud'hommes, cours parus des arts, école, clinique et d'hygiène, société des sciences et des lettres, académie de dessin, académie royale de musique, tout ce qui dénote un grand centre de population s'y trouve rassemblé.

Il ne faut cependant pas s'en tenir à Lille qui n'a pas de monuments; il en existe et de fort grands, mais c'est leur seul mérite; aussi une simple nomenclature sera-t-elle suffisante.

C'est d'abord la porte de Paris, bel arc triomphal élevé à la gloire de Louis XIV, l'hôpital Comtesse, le palais de justice établi sur le quai de la basse-Deule, et qui renferme la

prise dans son enceinte, puis la belle église Saint-André, église moderne; on peut y remarquer une chaire en bois dont quelques parties sont dorées, ce qui produit un charmant effet. De l'hôtel de ville on ne peut rien dire; il est en construction et veut de son bel air, dont les dessins, que l'on voit encore, ne donnent pas une haute idée. Quant au musée, il n'est pas venu à l'extérieur, mais c'est bien le cas de dire que le contenu vaut mieux que le contenant, et l'admirable collection de tableaux anciens et modernes qui renferme fait honneur à la ville. Dans le même monument se trouve la bibliothèque; elle est riche et assiduellement fréquentée. Le théâtre est moderne; il est commode à l'intérieur et construit selon les règles les plus parfaites de l'architecture. La préfecture est un bel hôtel, dans une belle rue, la rue Royale; puis enfin, pour terminer cette nomenclature, sept casernes et six poudreries.

De charmants promenades très-fréquentées entourent la ville autour de la pelle septième de la Deule, que l'on a forcée d'entrer dans les fossés des fortifications. Les environs sont délicieux, et à tout prendre Lille est une résidence desirée.

Lille a pris son nom d'un village entouré d'eau, qui devait son origine à une forte ressource vers la fin de la domination romaine dans les Gaules, autour de laquelle quelques habitations vintent se grouper. Sa histoire reste ignorée jus qu'à un neuvième siècle, où Baudouin, comte de Flandre, lit tenir aux murailles du château de Lille plusieurs de ses ennemis. Ravagé plusieurs fois par les Normands, elle fut entourée de murs et de fossés par Baudouin IV en 1050. En 1054, elle tomba au pouvoir de l'empereur Henri III, qui ravageait la Flandre. Baudouin la reprit presque assiéger. La ville fut conquise trois fois en 1215, par Philippe-Auguste, par le comte de Flandre et reprise par le roi de France Philippe le Bel s'en empara en 1295, elle revint au pouvoir des comtes de Flandre en 1502. Après la bataille de Mons-en-Puelle, elle resta sous l'obéissance de Philippe. Son histoire offre une longue suite de sièges jusqu'en 1576, où elle passa sous la domination de l'Autriche, puis les Pays Bas ayant été remis à la couronne d'Espagne, vint au secours de Lille fut soumise à cette puissance.

En 1667 Louis XIV s'en empara, lit agrandir son enceinte, et lit construire par Vanbau les belles fortifications et la superbe citadelle qu'on admire aujourd'hui. Pendant la guerre de la succession d'Espagne, elle fut reprise par les alliés. Le traité d'Utrecht la rendit à la France en 1713.

Un des sièges les plus remarquables que souffrit cette belle ville, qui on avait déjà tant vus, est celui de 1792, où les citoyens réunis aux soldats réussirent à repousser toutes les tentatives que firent les Autrichiens pour s'en emparer. Le siège, commencé le 24 septembre, fut abandonné le 6 octobre. Les habitants de Lille y ont déployé le plus grand héroïsme, et se sont montrés dignes du beau nom de Français.

Aux environs de Lille, près de la frontière, sur la partie du chemin de fer qui conduit de Lille à Gand, se trouve la riche ville de Roubaix et, deux kilomètres plus loin, celle de Tourcoing, dernière station en France. Ces deux villes ont la population augmente chaque jour dans une proportion qui n'a d'exemple nella part, doivent leur prospérité aux nombreuses manufactures qu'elles contiennent; à une époque qui on pourrait facilement préciser, les deux villes n'en formeront plus qu'une, qui balancera par son importance celle de sa sœur aînée, Lille.

DE LILLE A LA FRONTIERE DE BELGIQUE.

VALENCIENNES.

Pour aller de Lille à Valenciennes, on doit retourner à Douai; là le chemin, devrant presque un angle droit, passe dans un pays très-plat et assez monotone, il faut renoncer à nommer tous les petits hameaux que l'on rencontre sur la route. La première station est Montigny, la seconde Somain, la troisième Wallers. Ici commence une vaste forêt dans laquelle le chemin de fer s'est ouvert un passage; mais que ces arbres sont maigres ! comme ils sont séparés l'un de l'autre; on dirait qu'ils redoutent la concurrence que leur fait éprouver le charbon, ils ne se donnent pas la peine de pousser. De temps à autre on rencontre de grands déboisements; à la sortie de la forêt le chemin longe le village de Rasmies, où se trouve une station, puis, devrant une grande courbe et contournant la colline sur laquelle se trouve situé le gros bourg d'Anzin, on est tout d'un coup en vue de Valenciennes, qui montre aux regards charmés du voyageur les arbres touffus et les verts gazons de ses regards. On traverse l'Escaut, qui est en ore à l'état d'endigués, et l'on entre dans la station de Valenciennes.

Cette ville, qui du dehors paraît si charmante, ne tient pas les promesses qu'elle a faites. Ses rues sont fort basses, assez mal percées, et l'on ne rencontre pas un seul monument qui soit digne de l'honneur d'être vu. Une en ce genre, dont le seul mérite est de laisser un étendue, occupe le centre de la ville. Le hôtel de ville est le théâtre favori de quelque caractère ayant la ressemblance avec un quel que héros. Quant au second, on le prendrait tout aussi bien pour une table que pour un théâtre, et sans les noms de Talma et de Duchesnois qui y seraient d'usage, il serait impossible de se douter de sa destination.

Un monument qui faisait l'orgueil des habitants de Valenciennes, le beffroi, situé à l'extrémité du nord de la grande place, dont il était sans aucun doute le plus bel ornement, s'est écroulé avec un grand fracas le 7 avril 1845, à quatre heures et demi du soir, en entraînant quelques malheureux sous ses débris. L'illustration s'est empressée de donner à ses lecteurs une description détaillée de ce funeste événement.

Il n'est ni édifice remarquable, c'est celle de Saint-Géry. La façade est moderne et d'un effet agréable, mais une partie de l'intérieur est en ruine; y reviens du moyen âge. On voit encore les corniches et les pilastres qui soutiennent la voûte principale; celle-ci est du dix-septième siècle, mais les deux voûtes ogivales placées de chaque côté du chœur ainsi

que les piliers et chapiteaux antérieurement désignés, sont du treizième siècle. A la retombée de chaque arcade, une statue posée sur une console donne à cet intérieur un caractère extrêmement pittoresque. Cette église possède une toile de Rubens que l'on peut considérer comme un chef-d'œuvre. C'est une descente de croix, sujet favori de ce maître; rarement il s'est élevé à une pareille hauteur, et cette peinture brillerait même à côté du célèbre tableau représentant le même sujet que l'on voit dans la cathédrale d'Anvers.

Valenciennes, une des sous-préfectures du département du Nord, est située en confluent de l'Escaut et de la Rhonelle. Place de guerre fort importante, sa citadelle est un des plus beaux ouvrages de Vanbau; l'Escaut traverse la ville et la coupe en deux parties inégales.

Comme il arrive pour toutes les villes anciennes, les historiens ne sont pas d'accord sur l'époque de sa fondation ni sur son origine. Quelques uns prétendent qu'elle fut bâtie en 567 par Valentinien; mais rien ne vient à l'appui de cette assertion. On croit avec plus de fondement qu'elle était d'abord un village des Nerviens, groupé autour d'un château dont les Francs conduits par Clodion s'emparèrent en 443. Clovis III et Charlemagne y firent des assemblées générales, le premier en 706, le second en 771. Assiégée sans succès par les Normands lors d'une de leurs invasions, Baudouin à Hallebarde, comte de Flandre, la conquit en 1005. L'empereur Henri V s'en empara en 1007. Assiégée par les Espagnols vers la fin de 1566, les bourgeois la défendirent vaillamment pendant plus de quatre mois; mais le 25 mars 1567, ils furent obligés de se rendre à la discrétion du vainqueur. Louis XIV en personne entreprit la conquête et s'en empara le 1^{er} mars 1697 après dix jours de tranchée ouverte. Par le traité de Nimègue, cette ville est restée définitivement acquise à la France.

Le 5 mai 1795, Valenciennes fut assiégée par l'armée des puissances coalisées, et défendue par le vaillant général Ferrand, qui n'avait pour toute armée que 9,500 hommes à opposer à 75,000 hommes dont se composait l'armée assiégée. Après quatre vingt-quatre jours de tranchée ouverte, après avoir repoussé quatre assauts, ayant depuis huit jours tranchées praticables au corps de la place, les Français furent obligés de se rendre, ayant d'ailleurs perdu tout espoir de secours. Les habitants rivalisèrent de dévouement avec leurs défenseurs.

Valenciennes fut reprise par capitation en 1794, par le général Schérer; après la bataille de Waterloo, les troupes anglaises assiégèrent cette ville, qui ne se rendit qu'à la rentrée de Louis XVIII.

Les arts et les lettres ont été cultivés avec succès par quelques Valenciennais; Et l'essai, le motif chroniqueur du quatorzième siècle, s'est mélangé que les historiens De la Fontaine et Les Bouter. Le peintre des bergers, Watteau, y a vu le jour, et Valenciennes s'honore d'avoir produit trois illustrations renommées: Abel de Noyel, Lemaire, auteur du fronton de la Madeleine, et notre célèbre tragédien, Duchesnois.

En face de Valenciennes, sur une colline qui domine la place, se trouve la célèbre concession de mines de houille d'Anzin, dont l'illustration se propose d'introduire plus au long le lecteur.

De Valenciennes à la frontière, le trajet est court, et le paysage, sans avoir beaucoup de caractère, y est gai. Les prairies y sont environnées d'arbres, et coupées par de nombreux fossés remplis d'eau qui entretiennent une douce fraîcheur; la route de Valenciennes à Bruxelles longe le chemin de fer à petite distance; sur la droite on aperçoit un village dont la motte est française, l'autre motte belge, la partie française se nomme Quivrevain, l'autre porte le nom de Quivrain, et au lieu nommé Blanc-Misseron, se trouve la dernière station française.

TROISIÈME SECTION.

DE LA FRONTIÈRE A BRUXELLES.

MOSS.

Entre la station de Blanc-Misseron et celle de Quivrain, il y a un kilomètre environ; vers le milieu de la distance, deux poteaux portant chacun le nom du pays auquel ils appartiennent,

Ditesnt aux gens, en Belgique vous êtes.

Voilà donc le voyageur en Belgique, dans la province du Hainaut; voici des douaniers qui l'invitent très-poliment à exhiber le contenu de ses poches et de son bagage; puis vient le métrique douanier belge, lequel, avec toutes les formes possibles, s'informe s'il est permis de ce l'ancien nommé passe-parti, si favorable aux voyageurs. Une fois ces formalités accomplies, on est libre comme l'air, on en Belgique, il n'y a aucun de ces empêchements en usage en France dans les gares de chemins de fer; là, chacun peut entrer à son aise; des permissions sont accordées aux propriétaires riverains pour circuler à pied sur la voie, ou accompagner ses amis jusqu'à un moment où la vapeur pousse ses roulements, les entraine avec sa rapidité continue. On n'exige pas de billets pour entrer dans les wagons, cependant, il est sage de s'en munir, car l'admissionnaire, évêché sur ses intérêts, a fait construire les voitures de manière que l'on puisse passer de l'une à l'autre, et après le convoi est-il en marche, que les conducteurs font leur route et recueillent tous les billets, opération qui se fait avec ordre et en y mettant le temps.

Il est bon de prévoir également le tomiste qui en Belgique le gouvernement, propriétaire de chemins de fer, n'accorde aucune franchise pour le transport du bagage de ses voyageurs, libre à vous de garder votre malle sur vos genoux si elle ne gêne pas vos voisins; mais le moindre paquet, pesant le moindre moindre possible de kilogrammes, est sujet à une taxe, modérée à la vérité, mais dont on ne vous fait pas grâce.

Une des choses qui frappent également le voyageur, c'est



(Palais de la Bourse et Grande-Place à Lille.)

l'absence presque totale de clôture, il faut que l'on compte bien sur le caractère pacifique des habitants du pays et surtout sur leur prudence.

A Quéirain on change de voitures et l'on prend le convoi belge. Les diligences sont disposées autrement que celles de France; elles n'ont que deux compartiments pouvant contenir chacun huit personnes confortablement assises; entre les deux, se trouve une espèce d'antichambre par laquelle on pénètre dans les deux divisions au moyen d'une porte. Les autres voitures sont moins bien que celles que la compagnie du Nord met à la disposition des voyageurs; elles sont cependant commodes.

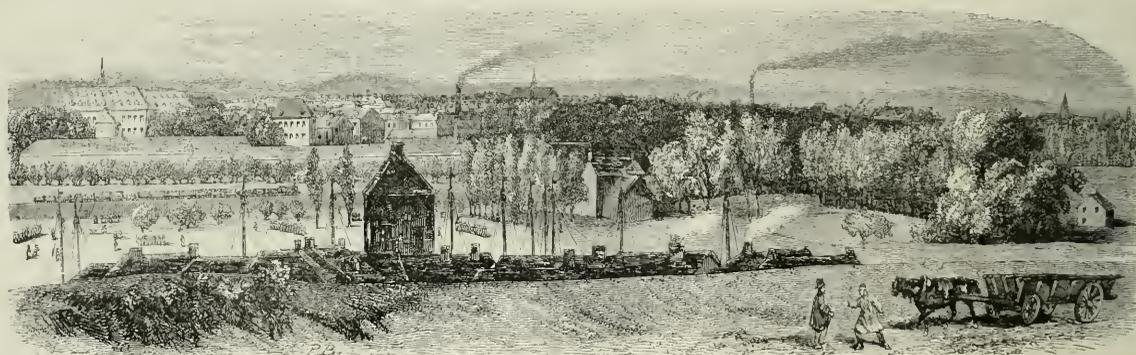
En sortant de Quéirain, on trouve un pays peu intéressant. La Belgique ne se révèle nullement, dans cette partie du parcours, sous son plus aimable aspect. C'est à travers de mai-



(Église de Notre-Dame à Douai.)

gres campagnes, des bouquets des bois rares et racliques que l'on arrive à la station de Tulin; quelques usines, une entre autre, située à la droite du chemin, donnent cependant un peu de vie à ce pays qui, sans cela, serait assez désert; les habitations sont rares, et l'on ne se figurerait jamais que l'on vient d'entrer dans la populeuse Belgique.

La station de Boussu, qui est la troisième, commence à donner une idée plus exacte du pays que l'on va parcourir. Les exigences du chemin de fer ont forcé de couper, près de là, un parc délicieux; mais une grille magnifique, œuvre royale, donne à cette habitation des apparences princières qui contribuent à l'ornement de l'embarcadere. Ce château porte le nom du village qui l'environne, château de Boussu; il est la propriété du comte de Nedonchel, et appartenait jadis à M. le comte de Caraman.



(Vue de Valenciennes.)

Parmi tous les établissements que l'on remarque sur les collines environnant le chemin, il en est un qui se distingue des autres par son étendue, son importance et le nombre des ouvriers qu'il emploie. L'usine que feu M. Degorges a fondé à Hornu est à la fois une concession de mines qui a ouvert de nombreux puits d'extraction, et une fonderie de fer dans les plus grandes proportions. M. Degorges était le fils de ses œuvres; il a commencé par la mine, et à force d'industrie, de génie même, il est arrivé à la plus haute position parmi les industriels. L'esprit de conduite et la probité qu'il a déployées dans la fondation du magnifique établissement de Hornu lui ont valu l'admiration et l'estime de ses concitoyens. Sa veuve et ses fils continuent l'œuvre qu'il a si bien commencée. Un chemin de fer qui traverse la voie de Quéirain à Bruxelles,



(Blanc-Misseron, dernière station française.)

et qui a près de 5 kilomètres de longueur, m'ien communication directe cette superbe usine avec le canal de Mons à Condé, que le voyageur pourra contempler dans peu de temps.

Presqu'en face de Hornu, sur la gauche du chemin, on aperçoit la petite ville de Saint-Ghislain, ville très-ancienne, jadis place forte, dont les Français démolirent les fortifications pendant la guerre de 1646. Perdue au milieu des arbres, entourée de riches campagnes, Saint-Ghislain se recommande à l'attention du voyageur par la beauté de sa position et le charme de ses environs.

Tout le pays que parcourt le chemin de fer continue à être le théâtre d'une grande activité. Vers la droite du chemin, un modeste village qui semblait n'avoir pas le droit d'aspirer à tant d'illustration, Jenmapes, se présente aux regards; Jenmapes! dont le



Quivira-o, première station belge.)

nom est une des gloires de l'armée française; Jemmapes, prélude de ces guerres de géant, où la France, défiant l'Europe, étouffa le monde par les coups qu'elle sut porter; Jemmapes, la première bataille livrée par ces Français libres, qui, bien qu'inférieurs en nombre, surent forcer les Autrichiens à reconnaître leur supériorité. Là, le général Dumouriez, qui, par son courage et son génie, sauva la France, déploya le courage d'un vieux guerrier, et contribua, d'une manière efficace, au gain de la journée; là, on vit deux héroïnes, les demoiselles Ferniz, prendre part à cette lutte acharnée, et porter, au milieu des balles, des boulets et du carnage, les ordres du général en chef, près duquel elles s'étaient placées comme aides de camp.



(Hôtel de ville de Mons.)

Il est impossible d'imaginer un théâtre plus riant pour une scène pareille à celle qui a rendu ces lieux célèbres.

Le chemin de fer, dérivant une courbe, vient faire tangente avec le superbe canal de Mons à Condé, qui, durant l'espace de cinq lieues, ne dévie pas un seul moment de la ligne droite. Cette belle œuvre fut décrétée par Napoléon, alors que la Belgique faisait partie de l'empire français. Les bords de ce canal sont encombrés d'une masse énorme de charbon de terre. On dirait de matériaux entassés pour bâtir une ville et qui attendraient le moment d'être employés.

Le canal est animé par une navigation incessante, et de nombreux fours à coke, pittoresquement placés le long de ses bords, servent de complément à toutes les industries où le charbon de terre est nécessaire.

Le gros bourg de Guesnes, où se passa un des épisodes les plus saillants de la bataille de Jemmapes, est situé à peu de distance du canal et du chemin de fer.

DE MONS A BRUXELLES.

Mons dresse à l'horizon la tour élevée de son château et sa pyramide de maisons. Le chemin de fer traverse de riches prairies, semées d'ouvrages avancés et de redoutes couvertes d'un épais tapis de verdure, défense superflue, car le terrain est tellement bas, que quelques heures suffiraient à inonder le pays environnant; puis enfin, l'on pénètre dans les remparts de la ville.

Aucune cité ne peut mieux justifier l'origine de son nom, elle est certainement une des plus montueuses que l'on puisse voir. Lisbonne seule peut lui être comparée; la station étant naturellement placée dans la partie basse, le voyageur doit se résigner à grimper au sommet s'il veut admirer les beaux édifices que renferme Mons. Mais les nécessités enfantent les ressources, et un nombre considérable de petites voitures est toujours à la disposition des arrivants.

La forme de la ville est celle d'un cône tronqué, dont la place de l'hôtel de ville serait le sommet; ce sommet est cependant dominé du côté du couchant par un mamelon assez élevé, sur lequel les Espagnols ont bâti une tour d'une grande élégance, dont les remplis de brique se marient d'une manière pittoresque avec les pierres claudement colorées qui



[Le Château à Mons.]



[Tunnel de Braine-le-Comte.]



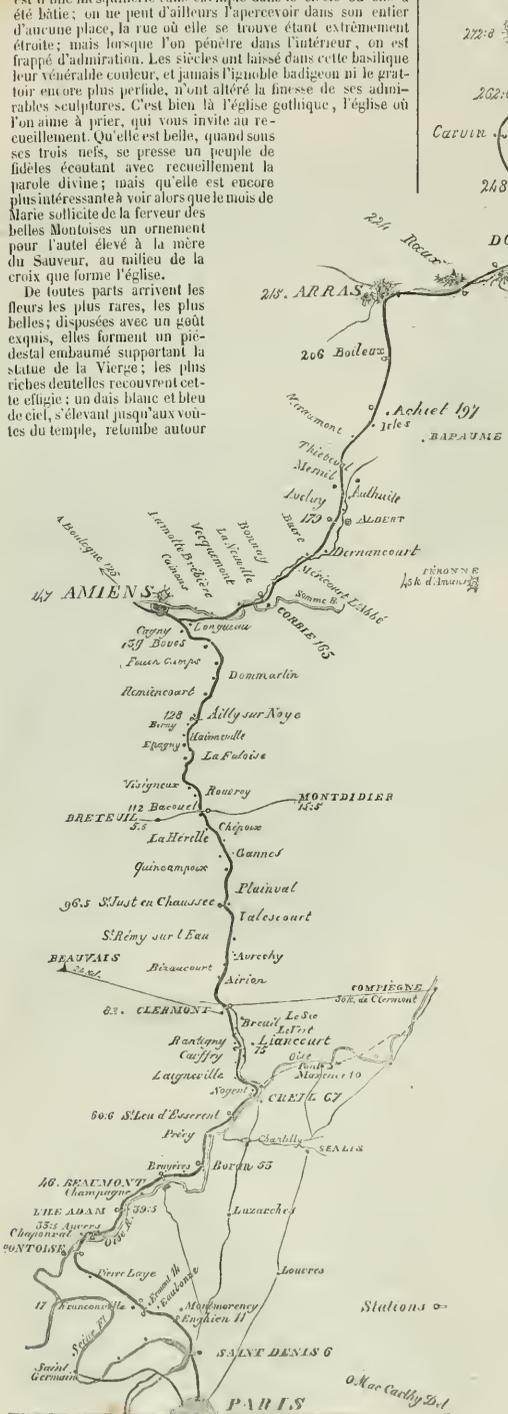
Embarcadere du chemin de fer du Midi, à Bruxelles.)

les encadrent et torment de riches colonnes corinthiennes, de sveltes balustrades, de somptueux entablements. Un carillon, suivant l'usage belge, est placé au haut de cette tour, et le voyageur dont l'oreille serait quelque peu exercée pourrait reconnaître la polka, dans les sons que ses cloches jettent au vent. Cette tour, nommée le château, est l'orgueil, orgueil justifié, des habitants de Mons. Une rue assez étroite conduit le voyageur à la cathédrale, magnifique édifice du quinzième siècle, placée sous l'invocation de saint Waudru. A en juger par son extérieur, cette église mériterait peu d'attention, cependant, son abside est assez richement ornée, mais la façade, élevée au-dessus du sol et à laquelle on arrive par un escalier moderne à double rampe, qui n'est pas encore terminé, est d'une mesquinerie sans exemple dans le siècle où elle a été bâtie; on ne peut d'ailleurs l'apercevoir dans son entier d'aucune place, la rue où elle se trouve étant extrêmement étroite; mais lorsque l'on pénètre dans l'intérieur, on est frappé d'admiration. Les siècles ont laissé dans cette basilique leur vénérable couleur, et jamais l'ignoble badigeon ni le grattoir encore plus perfide, n'ont altéré la finesse de ses admirables sculptures. C'est bien là l'église gothique, l'église où l'on aime à prier, qui vous invite au recueillement. Qu'elle est belle, quand sous ses trois nefs, se presse un temple de fidèles écoutant avec recueillement la parole divine; mais qu'elle est encore plus intéressante à voir alors que le mois de Marie sollicite de la ferveur des belles Montois un ornement pour l'autel élevé à la mère du Sauveur, au milieu de la croix que forme l'église.

De toutes parts arrivent les fleurs les plus rares, les plus belles; disposées avec un goût exquis, elles forment un piédestal embaumé supportant la statue de la Vierge; les plus riches dentelles recouvrent cette effigie; un dais blanc et bleu de ciel, s'élevant jusqu'aux voûtes du temple, rebombe autour

d'elle en plus majestueux, et des chants harmonieux, répétés par des voix pures, s'élèvent vers le ciel en invoquant la protection de la patronne des affligés. A la droite des bas côtés du chœur, on remarquera trois chapelles ornées de retables en bois où l'art gothique a déployé ses plus délicates sculptures; d'autres chapelles sollicitent l'attention du voyageur; celles-ci, datant du milieu du seizième siècle, présentent à l'œil leurs robustes colonnes torses, formées des marbres les plus précieux, leurs opulents chapiteaux de bronze doré; leur aspect général est lourd, mais on ne peut refuser la noblesse à toutes les productions qui ont suivi immédiatement l'époque de la renaissance des arts.

De beaux tableaux ornent les murs de cette église; les



commisaires admireront une toile de l'école de Rubens, représentant le moment où l'on dresse, pour la fixer en terre, la croix sur laquelle Jésus est déjà attaché; puis, dans une chapelle latérale de la nef un tableau moderne, ravissant de grâce et de fraîcheur, et enfin quelques restes de vitraux qui ont échappé aux révolutions et aux injures des siècles.

L'église de Sainte-Elisabeth n'a jamais eu l'importance de Saint-Waudru; cependant les Espagnols, pendant le temps où ils dominaient dans les Pays-Bas, y firent exécuter des travaux d'embellissement et de consolidation qui lui donnent un aspect assez bizarre. Le clocher, qui domine le portail, est de ce même temps; il est entièrement en briques, genre de construction que les Espagnols affectaient dans ce pays; il ne manque pas de style, sans cependant valoir la tour du chœur. L'intérieur présente un aspect fort original; les bas côtés et la voûte, restes de l'église primitive, sont demeurés dans l'état où ils étaient avant la restauration de ce temple; mais les piliers de la nef principale, affaiblis d'une espèce d'ordre corinthien tout à fait sur genêts, font l'effet d'une pièce rouge à un habit bleu.

L'hôtel de ville ou la place principale du côté du couchant. Monument précieux du quinzième siècle, il est conservé avec le soin que l'on apporte à tout en Belgique. Deux maisons à pignons, œuvres du seizième siècle, flanquent ces deux côtés et lui donnent un aspect extrêmement pittoresque et très-varié; la place est vaste, régulière; de belles maisons s'élèvent sur les trois autres faces et forment un tout noble et imposant.

L'embarras de Mons, situé, comme on a déjà dit, dans la partie basse de la ville, est vaste et digne d'un point important de la ligne. Du côté du sud, un grand bâtiment borne la rue; c'est l'ancien couvent dit des Ecoliers, lequel, changeant de destination, est devenu l'hôpital civil.

En sortant de Mons, le chemin décrit une assez grande courbe, et passant par le bois loulu de Glin, puis par une plaine émaillée d'habitations et d'usines formant comme un village dont les maisons se seraient séparées pour aller vivre chacune de son côté, on arrive à la station peu importante de Jurbis; puis enfin à Soignies, où le chemin de fer est traversé par la route de Valenciennes à Bruxelles sur un passage à niveau.

Une seule chose, à Soignies, présente de l'intérêt; c'est l'église sous l'invocation de saint Vincent. L'extérieur, bâti en pierres non taillées, a un aspect rustique qui conviendrait assez à un hameau. Mais, coquette qu'elle est, elle cache

outes ses beautés sous une apparence de modestie. Dès qu'on entre dans sa nef, on est séduit par sa propreté minutieuse et la recherche de son entretien. La chaire, œuvre remarquable de sculpture, est supportée par des statues en bois représentant les vertus théologales. Les tambours qui entourent les portes sont ornés de figures de demi-tourde-l'ourse d'une magnifique exécution, et cette église, vivement éclairée, a cependant un aspect religieux que l'on chercherait vainement dans nos églises modernes.

Le voyageur qui ne serait pas averti pourrait sortir de cette église sans avoir vu le joyau le plus précieux qu'elle renferme. Le chœur est entièrement séparé de l'église par une muraille, ornée il est vrai, mais qui n'en est pas moins une muraille; une porte de bronze à panneaux sculptés en défend l'entrée. Mais lorsqu'elle a tourné sur ses gonds, que l'on a pénétré dans l'intérieur, le plus splendide spectacle s'offre à la vue. Des stalles, datées de 1655, et dont on ne trouverait les égaux, comme riches, que dans les plus opulentes cathédrales, couvrent les murs de trois côtés. Quelle variété! quelle belle exécution! quelle recherche de détails! Chaque médaillon est un buste presque en relief, chaque rinceau est un chef-d'œuvre, et sans être taxé d'exagération, on peut affirmer que l'art de la sculpture en bois n'a rien produit de plus achevé.

Une source de grandes richesses pour la ville de Soignies, c'est la belle carrière de pierres dures qui existe dans ses environs. D'une exploitation facile, le chemin de fer lui procure un moyen de transport économique pour ses produits.

En quittant Soignies, la voie traverse un pays qui fait regretter celui que l'on vient de parcourir, et la petite ville de Braine-le-Comte, laissant apercevoir au loin son modeste clocher, s'offre à la vue du voyageur.

Cette ville prétend tenir son nom de Brennus le Gaulois; la prétention est peut-être un peu ambitieuse; c'est dans ce pays que le chemin de fer de Charleroi se rejoint à celui de Quiévrain à Bruxelles. Là, les voyageurs sont obligés de changer de voiture; puis, se remettant en route, on trouve bientôt le tunnel de Braine-le-Comte que l'on traverse en une minute, et l'on arrive par un pays découvert et charmant devant le village de la Genette, où mourut le poète français J. B. Rousseau, après vingt-huit ans d'exil; le convoi ne s'y arrête pas et poursuit sa course vers la station de Tubise, qui est la première de la province de Brabant. Cette commune considérable n'a rien qui puisse intéresser le voyageur; Lembeck, que l'on rencontre après, est dans le même cas, il n'en est pas ainsi de Hal ou Halle, où le chemin de fer possède une station. Cette jolie petite ville, bâtie sur la Seme, possède, sous l'invocation de Notre-Dame, une église d'un beau style, dans laquelle se voit une image miraculeuse de la Vierge qui attire chaque année, et surtout à l'époque de la fête, de nombreux pèlerins.

Voici à droite les villages de Businghem et d'Eysinghem, puis la station de Louba, celle de Buisbroeck, le village de Forest, celui de Gureghem, tous deux dans une ravissante situation; l'école royale vétérinaire est établie dans le dernier; enfin, le voyageur arrive au terme de sa course; la belle flèche de l'hôtel de ville de Bruxelles, ainsi que les tours de Sainte-Gudule se dessinent à l'horizon; le convoi franchit les fossés de la ville et, traversant le boulevard de France, arrive enfin à l'embarcadère du chemin de fer du Midi, établissement secondaire qui se rejoint au chemin de fer du Nord par une voie, posée sur le boulevard de ceinture.

En descendant du convoi le voyageur peut prendre, soit un omnibus, soit une élégante petite voiture, de celles nommées rigolantes, et, pour un prix extrêmement modique, on le transportera ou à l'hôtel de Bellevue, situé dans le quartier de la cour, ou à celui de l'Université, à la proximité du théâtre et du chemin de fer du Nord.

Parcours du chemin de fer du Nord. (Les chiffres, joints aux noms des stations, expriment les distances en kilom. (dont 4, 11 valent une lieue) de ces stations à la gare de Paris.)